

LES  
CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS  
PENDANT LA GUERRE

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

*Présentée et soutenue le Vendredi 2 Juin 1922, à 14 heures*

PAR

GABRIEL LAFON

Avocat à la Cour d'appel

Chevalier de la Légion d'honneur

---

*Président :* M. PERREAU, Professeur

*Suffragants :* } M. TRUCHY, Professeur  
                          } M. ALLIX, Professeur

---

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU et C<sup>ie</sup>

ÉDITEURS

14, rue Soufflot et rue Toullier, 13

—  
1922



**THÈSE**  
**POUR LE DOCTORAT**

**La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.**

LES  
CHEMINS DE FER  
FRANÇAIS  
PENDANT LA GUERRE

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

*Présentée et soutenue le Vendredi 2 Juin 1922, à 14 heures*

PAR

GABRIEL LAFON

Avocat à la Cour d'appel

Chevalier de la Légion d'honneur

---



Président : M. PERREAU, Professeur  
Suffragants : { M. TRUCHY, Professeur  
                  { M. ALLIX, Professeur

---

PARIS  
LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU  
ROUSSEAU et C<sup>ie</sup>

ÉDITEURS

14, rue Soufflot et rue Toullier, 13

---

1922



# PLAN GÉNÉRAL

---

## INTRODUCTION

### I<sup>re</sup> PARTIE

#### **La Préparation des Transports par voies ferrées en temps de guerre**

CHAPITRE I. — Aperçu historique du rôle militaire des chemins de fer.

CHAPITRE II. — Exposé de la Législation Française et de l'Organisation militaire des Chemins de fer au moment de la déclaration de guerre (2 août 1914).

### II<sup>e</sup> PARTIE

#### **L'Effort fourni par les Chemins de fer français pendant la Guerre**

CHAPITRE I. — L'Effort Militaire.

CHAPITRE II. — L'Exploitation Commerciale.

### III<sup>e</sup> PARTIE

#### **Les Conditions et les Conséquences de l'Exploitation des Chemins de fer français pendant la Guerre (1914-1919)**

CHAPITRE I. — Les Conditions de l'Exploitation de Guerre.

CHAPITRE II. — Les Conséquences de l'Exploitation de Guerre.

## CONCLUSION



## INTRODUCTION

---

Créés en vue d'une destination essentiellement pacifique, les Chemins de fer sont devenus dans les guerres modernes un instrument de lutte d'une importance primordiale.

De nos jours, les conflits internationaux mettent aux prises toutes les forces vives, toutes les ressources des peuples belligérants. L'armée du temps de paix n'est plus que la solide charpente du formidable organisme constitué par la « Nation armée ». Il faut, dès la rupture des relations diplomatiques, opérer le rapprochement et la fusion des unités actives avec les éléments valides de la Nation, disséminés sur tous les points du territoire, puis déverser à la frontière des centaines de milliers d'hommes ; il faut, en même temps, rassembler et amener à pied d'œuvre, des animaux, des armes et un matériel de guerre considérable. Il faut aussi approvisionner en vivres, en munitions et en objets de toutes sortes les diverses fractions de cette immense armée.

Le rendement très supérieur de la traction sur rail, une vaste organisation, les puissants moyens dont elles disposent, donnent aux Compagnies de Chemins de fer, la possibilité de venir à bout d'une aussi lourde tâche.

Le succès des premières opérations militaires dépend, le plus souvent, de la bonne exécution des transports de couverture, de mobilisation et de concentration et l'on peut dire

que, dès le début des hostilités, les mouvements par voie ferrée mettent en jeu les intérêts vitaux du pays.

Mais, il ne suffit pas pour gagner les guerres modernes, de grouper dans la zone de combat des effectifs nombreux. Les Chemins de fer doivent, presque aussitôt, satisfaire les énormes et multiples besoins des troupes en campagne, garantir à l'intérieur la vie économique et apporter aux industries de guerre qui naissent de toute part, la main-d'œuvre et les matières premières indispensables à leur fonctionnement.

Ce n'est pas tout. Les Chemins de fer vont encore permettre au Commandement de réaliser ses plans de manœuvre en lui donnant constamment le moyen de transporter dans le minimum de temps, à l'endroit désigné, le maximum de forces.

Les guerres successives qui se sont déroulées depuis la seconde moitié du xix<sup>e</sup> siècle ont, peu à peu, mis en lumière l'importance toujours croissante des voies ferrées au point de vue stratégique. Aussi, en prévision de conflits éventuels, les Etats se sont-ils justement préoccupés, dès le temps de paix, d'organiser le service militaire de leurs Chemins de fer.

En France, les enseignements cruels de la guerre de 1870 avaient fortement frappé les esprits et peu après l'Armistice de Versailles, les pouvoirs publics se préoccupèrent de doter notre pays d'une organisation rationnelle des transports de guerre. Après de longues études et de laborieux efforts, un système qui sembla satisfaisant fut enfin mis sur pied. Puis, au fur et à mesure que nos Réseaux se développaient, au fur et à mesure qu'évoluaient les conceptions de nos Etats-Majors, des modifications furent apportées à cette organisation primitive.

Le 1<sup>er</sup> août 1914, après la brutale violation de nos frontières, après l'odieuse invasion des territoires neutres du Grand Duché de Luxembourg et de la Belgique par les troupes alle-

mandes, le Conseil des Ministres français décida la mobilisation générale.

Le 2 août à minuit, le Service de la Guerre fut substitué, sur tous les réseaux, au service ordinaire. Sans une hésitation, le système préparé en temps de paix, entra en application et permit à nos Chemins de fer de rendre à la Défense Nationale les multiples services que l'on attendait d'eux. La régularité et l'intensité des transports effectués dépassèrent même les prévisions les plus optimistes.

Par la suite, pendant plus de quatre années, nos Grands Réseaux ont eu à fournir de façon presque continue et dans des conditions essentiellement défavorables, un effort dont on ne les eut pas crus capables. L'importance et la multiplicité des mouvements à exécuter au cours de cette tragique période, l'étendue et la prolongation des hostilités ont fait cependant apparaître certaines imperfections dans le système d'avant-guerre.

Nous nous efforcerons, au début de cette étude, d'esquisser l'emploi des voies ferrées au cours des conflits internationaux du siècle dernier ; nous ferons alors un rapide exposé des dispositions législatives et des conventions qui, progressivement, créèrent dans notre pays le régime militaire des Chemins de fer. Nous verrons ce qu'était cette organisation le 2 août 1914.

Nous essaierons alors de retracer l'énorme effort demandé à nos réseaux, dès le début de la mobilisation, pendant toute la durée de la lutte et après l'armistice et de montrer comment l'organisation conçue en temps de paix répondit aux besoins d'un service dont on n'avait pu prévoir ni la durée, ni les incroyables exigences.

Nous étudierons ensuite les conditions spéciales et les diverses conséquences de cette exploitation de guerre. Nous verrons comment on fut appelé à apporter certains changements

dans la direction des transports et comment apparut aussi la nécessité de modifier le système de rémunération des Compagnies.

Et pour conclure, nous signalerons les défauts que présente la situation actuelle de notre organisation ferroviaire de guerre. Puis nous envisagerons, successivement, les diverses mesures susceptibles d'y remédier en tenant compte des conditions nouvelles, créées par le nouveau régime des Chemins de fer.

---

PREMIÈRE PARTIE

---

LA PRÉPARATION  
DES  
TRANSPORTS PAR VOIES FERRÉES  
EN TEMPS DE GUERRE

---



## CHAPITRE I

---

### Aperçu historique du rôle militaire des Chemins de fer

---

De tout temps, la rapidité dans les mouvements de concentration des troupes, la promptitude et la facilité de leurs évolutions stratégiques ont été considérées comme les éléments essentiels des succès militaires.

Mais en l'absence de moyens de transports rapides et commodés, on ne dut compter, jusque vers le milieu du siècle dernier que sur l'endurance et l'entraînement à la marche, des soldats.

Pour surprendre l'ennemi et acquérir la supériorité de l'offensive, il fallait multiplier les étapes forcées qui épuisaient les hommes et réduisaient les effectifs, des traînards laissés en arrière.

Peu à peu, cependant, avec l'amélioration des chemins et des routes, les Chefs d'Armée s'appliquèrent à se procurer des attelages et des véhicules toujours plus nombreux, pour alléger leurs troupes et les rendre plus maniables. Certains, même, eurent recours dans des occasions particulièrement pressantes, à des moyens de transport de fortune, pour accélérer les déplacements de leurs unités et assurer l'exécution plus rapide de leur manœuvre.

C'est ainsi que Napoléon, en 1801, utilisa des chaises de poste hâtivement réquisitionnées pour transporter brusquement l'Infanterie de sa Garde, de Paris jusqu'en Saxe, avant la bataille d'Iéna (1).

Cependant, de pareils procédés étaient d'un rendement insignifiant et d'une réalisation courante à peu près impossible. Ils présentaient en outre le gros inconvénient de fractionner les forces, de les échelonner et de leur faire perdre toute cohésion.

Mais l'art de la guerre évolue sans cesse avec le progrès scientifique. Sa technique se modifie, au fur et à mesure que les découvertes et les applications industrielles mettent à sa disposition des moyens d'action nouveaux.

La création d'instruments de transport aussi importants que les Chemins de fer ne pouvaient donc manquer d'apporter des modifications profondes dans la conduite des hostilités nouvelles.

Le général Lamarque frappé dès l'origine par la puissance de la traction à vapeur et prévoyant son rapide développement avait dit au roi Louis-Philippe : « Il est possible que la vapeur amène dans l'avenir de l'art militaire une révolution aussi complète que l'invention de la poudre à canon. »

Cette prévision, pourtant contraire à l'opinion générale des

---

(1) Partie de Paris le 20 septembre, la Garde arrivait à Mayence sept jours plus tard, passait le Rhin le 1<sup>er</sup> Octobre et pouvait ainsi, le 14, assister à la bataille d'Iéna.

L'expédition fut répétée les 29 et 30 septembre, pour 1.200 dragons démontés qui furent amenés de Cologne à Mayence en quatorze heures (*Intendant Odier*, p. 189 et suiv.).

grands hommes politiques et scientifiques du temps, ne devait pas tarder à se réaliser (1).

L'utilisation des Chemins de fer pour les mouvements de troupes se fit d'abord, sans aucun plan, sous la pression des circonstances, mais acquit, bientôt, une influence de plus en plus grande sur les événements militaires, avec la multiplication des voies ferrées, le perfectionnement du matériel et l'organisation des Compagnies.

Nous n'avons pas l'intention de faire ici l'historique complet et détaillé des transports militaires dans les guerres antérieures à 1914. Nous nous bornerons à montrer succinctement le rôle qu'ils ont joué dans ces divers conflits, et à indiquer *quelques chiffres comme termes de comparaison*.

\*\*\*

#### **CAMPAGNE DU SCHLESWIG. — HOLSTEIN ET INSURRECTION HONGROISE (1848-1850)**

C'est en 1848, à l'occasion de l'intervention de la Prusse en faveur des duchés de Schleswig et de Holstein que les Chemins de fer furent utilisés pour la première fois à des transports de troupes (2).

---

(1) Thiers se refusait à croire « à l'avenir de ces moyens de viabilité qui ont consisté à substituer à la faiblesse des animaux le moteur tout puissant, *quoique si dangereux*, de la vapeur » et « était loin de partager l'engouement de ceux qui, sans réflexion, voudraient, tout à la fois, couvrir le pays de Chemins de fer » (*Moniteur Universel*, 11 mai 1842).

Arago prétendait que : « les transports en wagons auraient pour résultat d'efféminer les troupes et de leur faire perdre cette faculté des grandes marches qui a toujours joué un rôle si important dans le triomphe de nos armées » (*Moniteur Universel*, 1838, p. 1036, 2<sup>e</sup> col.).

(2) A la faveur de l'agitation provoquée dans le Schleswig et le Holstein par les lettres patentes de Christian VII, puis par le refus de Frédéric VII d'accorder à ces duchés une constitution commune, les unitaires alle-

Un peu plus tard, en mai 1849, au moment de l'insurrection hongroise, les Chemins de fer polonais, prussiens et autrichiens servirent à envoyer de Pologne en Hongrie le corps d'armée russe de 30.000 hommes (avec sa cavalerie et 60 canons) destiné à renforcer l'armée autrichienne chargée de la répression du mouvement révolutionnaire (1).

L'année suivante, au cours d'un différend austro-prussien, les voies ferrées autrichiennes transportèrent en vingt-six jours de Vienne à Brüm et Olmutz 70.000 hommes, 8.000 chevaux, ainsi que 1.800 voitures.

★★

#### GUERRE DE CRIMEE (1854-1856)

Au moment où nous tentions l'expédition d'Orient, nous n'avions guère en France que 5.000 kilomètres de lignes en exploitation. Pendant toute la campagne, on déplora la faible étendue de notre réseau et le peu d'importance de notre matériel ferroviaire, car, on se rendit compte de l'énorme supériorité qu'offraient les Chemins de fer pour l'exécution des mouvements militaires.

La seule ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée permit d'amener rapidement et sans fatigue jusqu'à Marseille les 30.000 hommes qui partirent le 18 mai 1854 sous le commandement du général Canrobert ; puis de transporter aux divers points d'embarquement, les nombreux renforts expédiés au

---

mands essayèrent de démembrer le Danemark. Le ministère prussien décida Frédéric-Guillaume à faire entrer une armée dans les duchés pour soutenir les insurgés

(1) Raymond de Goynard : *Transport d'une armée sur les bords du Rhin par le Chemin de fer de Czenstochow à Cologne*, 1850, p. 326.

maréchal de Saint-Arnaud et au général Pélissier, avec 190 mille tonnes de vivres, de munitions et d'objets divers.

Aussi, dans son rapport du 8 septembre 1856, le ministre de la Guerre se plut-il à signaler à l'Empereur que sans cette ligne « les opérations auraient certainement beaucoup perdu de leur ensemble et de leur rapidité (1) ».

★★

### CAMPAGNE D'ITALIE (1859)

On s'attacha en France à améliorer et à développer le réseau national. Les Compagnies qui étaient au nombre de 33 en 1846, de 24 en 1855, de 11 en 1857 furent réduites à 6 en 1859 et devinrent des Sociétés puissantes dont le service fût facilité par la suppression de transbordements multiples. Les lignes en exploitation atteignirent bientôt plus de 9.000 kilomètres et cette situation meilleure nous donna au point de vue militaire des résultats appréciables, grâce, cependant, aux conditions avantageuses dans lesquelles allait se dérouler le nouveau conflit.

Le 21 avril 1859, la Cour de Vienne sommait le Gouvernement Sarde de désarmer sous menace d'attaque immédiate. L'ultimatum était inacceptable et il fallait répondre dans les trois jours. La France déclara, aussitôt, qu'elle n'abandonnerait pas son alliée.

Le 29 avril, les troupes autrichiennes commandées par le général Giulay, franchirent le Tessin.

Notre commandement avait prévu cette brusque agression. Dès le 25, il avait mis en œuvre tous nos Chemins de fer pour opérer une rapide concentration des troupes. En quatre

---

(1) *Revue des Deux-Mondes*, juin 1861, p. 328.

jours, un corps d'armée de 25.000 hommes fut amené de Lyon à Turin (1). En vingt jours, la Compagnie du P. L. M. transporta une armée de 78.000 hommes avec 13.000 chevaux et 350 canons ou voitures (2).

En 1800, les armées Françaises avaient mis plus de trois mois pour se concentrer au-delà des Alpes ; un demi-siècle plus tard, grâce aux mouvement par voie ferrée, cette concentration s'effectuait en 25 jours (3).

La rapidité de son exécution nous permit d'arrêter l'avance de l'ennemi et d'empêcher la prise de Turin.

Puis après nous avoir assuré la supériorité dans la défensive, les Chemins de fer nous donnèrent, un peu plus tard, le moyen de gagner une grande bataille. Fin mai 1859, Napoléon III utilisa fort judicieusement la ligne d'Alexandrie pour porter brusquement son armée de Voghera à Verceil(4). La soudaineté de cette manœuvre dérouta complètement l'adversaire et obligea le général Giulay à battre précipitamment en retraite sur Magenta où nos troupes emportèrent le 4 juin un succès décisif.

Pour la première fois, le rail venait d'être employé à faciliter un mouvement stratégique, mais bientôt cette utilisation nouvelle allait prendre un rapide développement.

★★

---

(1) En 1800 le général Turenne avait mis dix-huit jours pour parcourir la même distance, sur la même route, avec les 7.000 hommes qui formaient l'aile droite de l'armée d'Italie.

(2) Les forces apportées, par voie ferrée, de Paris aux bords de la Méditerranée et aux frontières Sardes, du 20 au 30 avril auraient mis plus de 60 jours à faire la route par étapes. Pendant cette période, la Compagnie du P.L.M. effectua, en moyenne, le déplacement quotidien de 8.421 hommes et de 655 chevaux.

(3) Capitaine Vandeville: *Précis historique et critique de la guerre d'Italie en 1859*, t. I, p. 175.

(4) De la rive droite à la rive gauche du Pô.

## GUERRE DE SECESSION (1861-1865)

C'est pendant la guerre de Secession que se dévoila vraiment l'importance du rôle que pouvaient jouer les Chemins de fer, au cours des opérations militaires.

Dès le commencement des hostilités, les Etats du Nord et les Etats du Sud s'efforcèrent d'étendre leur possession sur le plus grand nombre des lignes ferrées et de rendre inutilisables celles dont pourrait disposer l'adversaire.

Le 19 avril 1861, les autorités de Baltimore favorables aux Sudistes, détruisirent les ponts de chemin de fer et interrompirent, de ce fait, toutes les communications entre les Etats du Nord et le Gouvernement fédéral bloqué à Washington. Placé dans une situation extrêmement dangereuse, ce dernier dut son salut au transport par voie ferrée des régiments de Massachussets jusqu'à Annapolis ; sous les ordres du général Butler, ces troupes se hâtèrent de rétablir les communications, s'emparèrent de Baltimore et mirent désormais la ville de Washington à l'abri d'un coup de main (1).

Par contre, trois mois plus tard, les Chemins de fer furent pour les confédérés l'instrument capital d'une éclatante victoire. Le 21 juillet, le général Mac Dowel, commandant l'armée fédérale, venait de livrer bataille au général Beauregard sur le plateau de Manassas. Ses troupes supérieures en nombre allaient déborder l'aile gauche de l'adversaire lorsque les 6.000 hommes du général Jonhston hâtivement amenés par chemin de fer de Winchester sur le lieu du combat, vinrent secourir les Sudistes et faire pencher en leur faveur le sort des armes. L'arrivée inattendue de ce renfort transforma

---

(1) Lavisse et Rambaud : *Histoire générale*, t. II, p. 664.

en défaite la supériorité momentanée de l'armée fédérale et entraîna la débandade des Nordistes.

Mais quelques semaines plus tard, Mac Dowel était remplacé par Mac Clellan. Dès sa prise de commandement, le nouveau chef résolut d'assurer à son parti, un sérieux avantage, par l'utilisation judicieuse des lignes ferrées dont il disposait et de celles dont il songeait à s'emparer peu à peu. Dans ce but, il créa un corps de 18.000 hommes spécialisés, qu'il dota d'instruments puissants et d'un matériel important avec plus de 400 locomotives et 6.000 wagons (1). C'était là une conception toute nouvelle, qui donna immédiatement les meilleurs résultats. Peu après sa création, en effet, cet organe opéra sur le réseau ennemi des destructions considérables, rétablit les ouvrages détruits sur les lignes conquises et assura l'exploitation de 12.000 milles de voies ferrées.

Les événements principaux de la lutte furent bientôt étroitement liés au sort des lignes que chacun des adversaires put employer pour son ravitaillement, le transport des troupes de renfort et l'exécution de ses mouvements stratégiques.

C'est grâce à la reconstruction rapide des voies ferrées que le général Sherman put recevoir en temps utile les approvisionnements nécessaires et sortir de la situation critique où il se trouvait en Georgie.

C'est en raison de l'importance du centre de chemin de fer que Beauregard appelé au commandement de l'armée confé-

---

(1) En 45 minutes ce corps spécial mina et fit sauter près de Bridgeport le pont sur le Tennessee long de 18.000 pieds; en 3 jours il jeta un pont d'une hauteur de 80 pieds au-dessus du Potomac (D<sup>o</sup> Joesten : *Histoire et organisation militaire des Chemins de fer*, traduit de l'allemand par le lieutenant-colonel B., Paris, 1906, p. 29.

dérée du Mississippi concentra ses 60.000 hommes à Corinth en mars 1862.

C'est la prise du chemin de fer de Macon et de la bifurcation d'Atlanta qui détermina la supériorité définitive de l'armée fédérale en mettant les Sudistes dans l'impossibilité d'exporter leurs cotons et par suite de se procurer les munitions, les armes et les vivres indispensables à la continuation de la lutte.

C'est ensuite la réalisation par les éléments Nordistes du plan de main mise méthodique sur les voies ferrées qui rendit la situation des armées confédérées de plus en plus difficile (1).

C'est enfin la destruction de quelques lignes qui entraîna la chute des derniers points d'appui Sudistes et fit tomber en quelques jours, entre les mains du général Sherman la ville de Charleston (17 février 1865) « qui avait résisté pendant trois ans aux canons de tous calibres d'une escadre de cuirassés. »



### GUERRE AUSTRO-ALLEMANDE DE 1866

La Prusse combative et ambitieuse se hâta de mettre à profit les enseignements tirés des guerres qui venaient de se succéder.

Dans le courant de l'année 1861, le ministre de la Guerre Von Roon imposa aux Chemins de fer de l'Etat Prussien, puis aux Compagnies les plus importantes du Nord de l'Allemagne, un règlement comprenant des instructions détaillées sur

---

(1) A la fin d'août 1864 il ne resta plus à l'armée Lee que le railway de Danville à Lynchburg, aussi, malgré tous ses efforts, cette armée ne put-elle tenir plus de six mois.

les transports des troupes et de matériel de guerre. Des dispositions nombreuses vinrent par la suite compléter ce règlement et créer, progressivement, une organisation bien étudiée.

Des lignes stratégiques nombreuses venaient d'être établies. L'armée depuis longtemps remaniée était prête. Une occasion se présenta. La Prusse envoya un ultimatum à la Saxe, au Hanovre et à la Hesse électorale et aussitôt, mit en application le système de transport si laborieusement préparé.

Le lendemain de la déclaration de guerre, 40 trains de troupes furent expédiés sur la zone de débarquement et le 5 juin 1866, la Prusse avait opéré par voie ferrée, la concentration de 197.000 hommes, 55.000 chevaux et 5.300 voitures.

Pendant ce temps, l'Autriche se heurtait à des difficultés sans nombre. Le service militaire de ses chemins de fer établi à la hâte, au dernier moment, ne répondait pas aux besoins du Commandement. Les deux lignes, seules utilisables, étaient à voie unique et ne permettaient qu'un débit très insuffisant. La mobilisation s'en trouva ralentie, le rassemblement des troupes considérablement retardé.

L'armée Prussienne profita de l'avantage que lui donnait la rapidité de ses mouvements préparatoires pour mettre hors de combat l'Electeur de Hesse (Langensala, 29 juin), occuper la Saxe et s'emparer des voies ferrées qui reliaient Vienne à la Bohême et à la Moravie.

Aussi, dès le 14 juillet, la Moravie tout entière était occupée, moins Olmutz, et les avant-postes prussiens arrivaient à Znaym (à dix milles de Vienne).

L'Autriche isolée en était réduite à accepter les conditions de Bismarck et le traité de Prague (23 août 1866) plaçait la Prusse victorieuse à la tête de la puissante Confédération des Etats du Nord de l'Allemagne.

## GUERRE FRANCO-ALLEMANDE DE 1870-71

L'ambition croissante des hobercaux prussiens ne pouvait tarder de se tourner vers nous.

Depuis longtemps, en France, des esprits clairvoyants avaient jeté le cri d'alarme. Au moment de la discussion de la loi sur l'établissement des grandes lignes de nos réseaux, M. Gauthier de Rumilly avait dénoncé au Parlement l'importance militaire des voies ferrées en construction au-delà du Rhin. Le même jour, M. Marschall avait crié à la tribune le danger qui nous menaçait : « Les considérations stratégiques  
« pour la défense du sol doivent être appréciées avant toutes  
« autres dans la question de priorité et de direction pour  
« l'établissement des chemins de fer... C'est surtout à la  
« défense du territoire qu'ils apporteront les plus grands  
« avantages. Quand ils n'auront pu prévenir l'invasion, ils  
« donneront la facilité de réunir promptement les forces du  
« pays et de les opposer en masse à un ennemi harassé dans  
« les contrées envahies. Une nouvelle invasion aura lieu,  
« très probablement, par la même route et dans le même but  
« que les précédentes. Elle se fera sans doute, par cette vaste  
« trouée entre Metz et Strasbourg, jadis défendue par les  
« forts de Sarrelouis et de Landau, dont les traités de 1815  
« ont tourné les canons contre nous. C'est là que la Confé-  
« dération germanique fait converger un réseau formidable  
« de chemins de fer qui aboutissent à Cologne, Mayence,  
« Manheim. Vingt-quatre heures suffiront à nos voisins pour  
« concentrer sur le Rhin les forces de la Prusse, de l'Autriche  
« et de la Confédération Germanique, et le lendemain, une  
« armée de 400.000 hommes pourra franchir notre enceinte  
« par cette brèche de quarante lieues entre Thionville et  
« Lauenbourg qui sont les avants-postes de Strasbourg et de

« Metz. La qualification de lignes « agressives » donnée par  
« nos voisins à leurs chemins de fer ne permet pas de se  
« méprendre sur leurs intentions. Les études d'une expédition  
« contre Paris, à travers la Lorraine et la Champagne sur  
« lesquelles la jeunesse est exercée dans les écoles militaires  
« de l'Allemagne ne sont pas l'indice d'un sentiment de fra-  
« ternité » (1).

Et pendant que les chefs d'Etat-Major Prussiens mettaient définitivement au point le système appliqué avec tant de succès contre l'Autriche en 1866, notre Gouvernement négligeait, puis abandonnait l'œuvre d'organisation des transports militaires entreprise par le clairvoyant maréchal Niel. Le général Le Bœuf supprimait, sans raison, la Commission supérieure des Chemins de fer et pourtant, les règlements de 1859, l'arrêté ministériel de 1866, les circulaires de 1864 et 1869 n'avaient touché qu'à des questions de détail sans aucune importance pratique : toutes les dispositions ferroviaires d'ensemble remontaient à 1859 et contenaient dans l'article 54 du cahier des charges qui réservait au Gouvernement le droit de disposer de toutes les ressources des réseaux pour l'exécution des transports de troupes.

Le 15 juillet 1870 la guerre éclatait entre la France et la Prusse. Les Compagnies de l'Est, du Nord et du P. L. M. étaient, aussitôt, requises par le Ministre des Travaux publics de se conformer à la clause du cahier des charges. Quelques heures plus tard, les généraux Lebrun et Jarras envoyaient à ces réseaux des instructions spéciales pour l'exécution des mouvements par voie ferrée. En même temps, les Compagnies de l'Ouest et d'Orléans étaient invitées à concourir aux transports militaires par des prêts de matériel.

---

(1) *Moniteur Universel*, 27 avril, 1842, p. 720, col. 3.

Notre imprévoyance et l'absence de toute organisation rationnelle aurait pu, dès le début, entraîner pour notre Pays, des conséquences désastreuses. Fort heureusement l'intelligente initiative de nos Compagnies pallia en partie la négligence coupable du Gouvernement Impérial.

La Compagnie de l'Est, attentive aux évènements qui se précipitaient, s'était d'elle-même préparée à la tâche qui allait lui incomber. Dès la réception de l'ordre de réquisition, tous les trains de marchandises furent supprimés, les wagons déchargés, le personnel doublé, toutes les mesures de ravitaillement prises.

Le lendemain, elle fit partir 44 trains de troupes pour Metz et Strasbourg désignés comme points principaux de la zone de concentration. Cinq jours plus tard, dans la seule journée du 22 juillet, elle achemina vers le front 74 trains militaires. Cet effort se continua les jours suivants et s'étendit à tous les réseaux.

Cependant, le défaut d'une réglementation méthodique, bien réfléchie, ne tarda pas à provoquer de nombreux à coups ; elle détermina pendant toute la durée de la guerre une utilisation mauvaise de nos ressources ferroviaires.

L'éloignement exagéré et la distribution fantaisiste des dépôts où les réservistes devaient s'équiper, nécessita des voyages interminables et entraîna un retard considérable dans la mobilisation.

L'absence de toute unité de direction eut de déplorables conséquences : « Les compagnies reçurent à la fois des ordres de l'Intendance, du Bureau des mouvements militaires, de l'Artillerie, du Génie et de divers autres services (1) ». Ces ordres indépendants les uns des autres se contredisaient par-

---

(1) Jacquin : *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-71*, p. 5.

fois et occasionnèrent dans les transports, les désordres les plus fâcheux.

Aucune liaison, aucune collaboration n'existait entre l'élément militaire et l'élément technique des Compagnies. Les demandes de transport furent adressées aux réseaux, sans être étudiées et tardivement.

Le Commandement ne se préoccupa jamais des disponibilités en matériel ou des possibilités d'exécution des ordres donnés.

Les effectifs des unités à embarquer ne correspondirent pas aux renseignements précédemment fournis ; au dernier moment, il fut impossible de réduire le nombre de voitures, et des trains partirent, souvent, à moitié vides.

Souvent, aussi, les convois furent dirigés sur des gares qui n'offraient ni les quais, ni les dégagements suffisants pour le débarquement de certaines armes ; des trains entiers durent rester longtemps immobilisés sur des voies de garage.

Et malgré les fautes commises, malgré le défaut de direction, malgré le désordre et les difficultés de l'heure nos Compagnies réalisèrent des résultats méritoires.

Dans les dix premiers jours, la Compagnie de l'Est amena à la frontière 594 trains militaires avec 196.000 hommes, 32.410 chevaux, 3.162 canons ou voitures et un énorme approvisionnement de munitions. Douze jours après, ce chiffre s'éleva à 300.000 hommes, 64.700 chevaux, 6.600 voitures et 4.400 wagons de subsistances ou de munitions.

Le réseau d'Orléans transporta de Juillet à Décembre 1.500.000 hommes, 150.000 chevaux et 120.000 tonnes de matériel et d'approvisionnements.

Tout en effectuant des mouvements de trafic ordinaire les Compagnies rendirent, à plusieurs reprises, au Commandement des services infiniment précieux.

Au début d'Août l'armée allemande, en se dirigeant sur Nancy poursuivait avec acharnement Mac Mahon et Faily pour les obliger à combattre dans des conditions défavorables. Nos troupes fatiguées, dispersées, désorganisées, ne pouvaient accepter le combat. Il fallait éviter un désastre. Mac Mahon se replia vers le Sud-Ouest, en rassemblant ses unités, passa par Sarrebourg et Blamont, puis, grâce aux habiles dispositions prises par la Compagnie de l'Est, transporta brusquement, du 14 au 17 Août, son corps d'armée (22.000 hommes, 3.500 chevaux, et 500 canons et voitures) de Neufchâteau à Châlons.

Le 19, le 5<sup>e</sup> corps du Général Faily fut enlevé dans les mêmes conditions. Celui du Général Douai, échelonné autour de Belfort et de Montbéliard, après avoir abandonné Mulhouse, fut amené par voie ferrée (du 18 au 20), entre Châlons et Reims. Notre armée put se reconstituer.

Ainsi, dans le voisinage immédiat de l'ennemi, sans aucune préparation préliminaire, les Chemins de fer permirent à nos Généraux d'effectuer une manœuvre remarquable, et de concentrer en 6 jours entre Châlons et Reims, 50.000 hommes, 12.000 chevaux et 1.300 canons ou voitures. De l'aveu même des techniciens allemands, ce mouvement, exécuté dans de semblables conditions fut le plus remarquable de la guerre.

Par la suite, les Chemins de fer furent souvent mis à contribution par nos chefs d'armée, mais la confusion, le désarroi, dans lesquels furent tentées les diverses opérations militaires, ne permirent pas de tirer de ces puissants engins tout le profit désirable.

Ce sont néanmoins les Chemins de fer qui évacuèrent de Sedan sur les places du Nord 9.600 blessés.

Ce sont eux encore qui approvisionnèrent Paris lorsqu'on dut envisager la possibilité de l'investissement. — « Dans l'espace de 35 jours, du 15 août au 19 septembre 1870 la Com-

pagnie de l'Ouest fit entrer dans Paris 14.980 wagons chargés de 72.980 tonnes de farines, grains, fourrages, denrées coloniales et 67.700 têtes de bétail » (1).

En fait, si l'on additionne les chiffres publiés par les Compagnies, en ce qui concerne les transports de troupes pendant la Guerre 1870-1871, on arrive à 6.000.000 d'hommes et 600.000 chevaux. Ce total impressionnant ne correspond pas à la réalité puisque les trains qui empruntèrent deux ou trois réseaux furent comptés par chaque Compagnie — puisque d'autre part, les mêmes troupes furent successivement embarquées, débarquées, réembarquées plusieurs fois. Il n'en donne pas moins une idée des mouvements qui furent exécutés.

Il faut ajouter, d'ailleurs, à ce trafic de guerre, tous les transports qu'eurent à effectuer les Compagnies françaises après l'armistice de Versailles, pour reconstituer les approvisionnements de Paris ; transporter dans leur foyer les troupes licenciées ; assurer le retour, dans leur famille, des prisonniers français, et ramener au-delà de la frontière, du 20 mai au 31 décembre 1871, les 388.242 hommes, 36.871 chevaux, 8.000 voitures et 22.000 tonnes de matériel de l'armée allemande.

Mais au cours de cette même guerre, nos adversaires surent tirer de leurs chemins de fer, une aide beaucoup plus précieuse, des avantages plus considérables et, peut-on dire, le meilleur élément de leur supériorité. Le système allemand reposait sur cette juxtaposition constante des autorités militaires et des techniciens des Compagnies, que le Maréchal Niel avait tant voulu réaliser chez nous. Une commission exécutive, dont le siège était à Berlin assurait l'unité de direction

---

(1) F. Jacquin : *Les chemins de fer pendant la guerre de 1870-71.*

des transports avec treize commissions de lignes. A la rupture des relations diplomatiques, un plan longuement préparé fut mis en exécution.

Les fameuses lignes stratégiques « *agressives* » amenèrent rapidement les troupes allemandes sur « cette vaste ligne de fer qui devait être le front de bandière de toutes les forces fédérales » (1). Des tableaux et des règlements de marche soigneusement étudiés empêchèrent tout désordre, toute erreur.

La concentration se fit, dans la zone prévue avec une extrême précision. Les armées débarquées avec leurs effectifs complets et tout leur matériel purent s'organiser à loisir et prendre dans le plus grand ordre, les dispositions de combat qui devaient nous ébranler.

L'avance allemande commença. Au fur et à mesure de sa progression, des détachements de Génie spécialisés rétablirent les voies ferrées détruites et assurèrent le fonctionnement normal des communications avec la frontière. C'est ainsi que nos agresseurs purent recevoir constamment leur ravitaillement régulier avec les renforts nécessaires pour s'assurer, en toutes circonstances, cette supériorité numérique qui nous écrasait.

D'après les extraits du *Moniteur Prussien* publiés dans le n° 1 du *Verein's Zeitung* du 7 Mars 1871 :

« La mobilisation de toutes les armées de l'Allemagne du  
« Nord et des troupes des Etats du Sud eut lieu en 7 jours et  
« était par conséquent terminée le 26 Juillet. Dès cette date  
« commença la marche stratégique de toutes les armées alle-  
« mandes, sur une ligne s'étendant de Trêves à Landau ; ce  
« mouvement s'effectua en treize jours. Ces armées étant  
« fortes de 500.000 à 600.000 hommes, les divers chemins de

---

(1) *Moniteur Universel*, 27 avril 1842, p. 920, col. 3.

« fer allemands durent transporter en moyenne pour assurer  
« cette concentration *Quarante deux mille hommes par jour*.  
« Ces transports se partagèrent entre cinq chemins principaux  
« dont trois peuvent être considérés comme ayant été em-  
« ployés en première ligne (Palatinat, Sarrebruck et Rhein-  
« Nahe, Chemin Rhenan).

« Pour apprécier l'importance réelle de ces transports et des  
« services rendus par les Chemins de fer, il faut tenir compte  
« des énormes transports de chevaux, d'artillerie, munitions  
« et équipages qui durent avoir lieu simultanément.

« Or, il y a moins d'un an, on estimait la charge moyenne  
« réglementaire d'un train de Chemin de fer à un bataillon  
« d'Infanterie, un escadron de Cavalerie ou une Batterie d'Ar-  
« tillerie. Il faut considérer, de plus, que quatre corps d'armée  
« prussiens ont été transportés de leurs cantonnements à la  
« frontière française sur des parcours de 600 à 750 kilomètres  
« et que pendant ces trajets de plusieurs jours en chemin de  
« fer, hommes et chevaux ont été régulièrement nourris. »

« *Les Allemands mettaient donc en ligne vers le 4 ou le*  
« *5 Août, près de 450.000 hommes, c'est-à-dire un effectif*  
« *double de celui de l'Armée française et probablement qua-*  
« *duple de celui des corps qui combattirent à Forbach et à*  
« *Froeschwiller* » (1).

Ainsi s'affirma l'exactitude des célèbres prévisions du Feld-  
Maréchal de Moltke : « Grâce aux Chemins de fer, la Prusse  
gagna la Guerre » (2).

★★

---

(1) Jacqmin, p. 225.

(2) « Mit Eisenbahnen gewinnt man heutzutage die Schlachten ». De nos jours, c'est grâce aux Chemins de fer qu'on gagne les batailles (Feld Maréchal de Moltke).

## **GUERRE SUD-AFRICAINE (1899-1900)**

En 1899, le Sud de l'Afrique ne possédait comme voies ferrées que les lignes de Chemin de fer créées pour les besoins industriels et commerciaux.

Cependant, dès le début du conflit, le Conseil exécutif de la République Sud-Africaine décida de faire usage des droits qu'il s'était réservés dans l'article 22 de l'acte de concession et, malgré ses résistances, de retirer à la Société Néerlandaise concessionnaire la direction des transports.

Le gouvernement de Prétoria se substitua à la Société le 29 Septembre et orienta immédiatement le trafic de son réseau en vue des opérations militaires.

Peu après, les Boërs envahirent le Natal, s'emparèrent des voies ferrées et s'empressèrent d'y faire circuler des wagons de matériel et d'approvisionnements de toutes sortes. Cependant, dans l'éventualité d'un brusque mouvement de retraite, tous les ouvrages d'art furent minés.

Les Anglais, après des déboires successifs reçurent renforts sur renforts et acquirent enfin la supériorité. Les Boërs durent reculer, mais toutes les lignes abandonnées furent détruites et l'avance des troupes britanniques s'en trouva très ralentie ; il leur fallut, au fur et à mesure de la progression, reconstruire les lignes qui venaient de sauter puis garder fortement les fractions ainsi rétablies, pour s'assurer des communications avec les centres d'approvisionnements, installés sur le littoral. Dès lors, l'effort des « Commandos Boërs » tendit à empêcher le trafic en s'attaquant aux voies ferrées. Par ces expéditions, le chef Orangiste Dewet fit subir à ses adversaires de nombreux retards et des pertes sérieuses. L'état-major anglais en fut réduit à immobiliser des effectifs considérables. D'après le Général Buller du War Office, en mars 1900, un bon

tiers des troupes britanniques, soit environ 80.000 hommes dut être affecté à la garde des voies ferrées.

La résistance de l'armée Sud-Africaine faiblit avec la réduction progressive de ses moyens de ravitaillement.

Les Anglais s'emparèrent de Prétoria, parvinrent à occuper presque tout le pays, et, pour sanctionner leur conquête, se hâtèrent de prendre la direction des Chemins de fer de la Société Néerlandaise.

Grâce à l'aide puissante apportée par le rail, l'Angleterre venait d'acquérir de riches territoires que le rail, encore, allait lui permettre de mettre en valeur.

★★

#### **GUERRE RUSSO-JAPONAISE (1904-1905)**

Le désir de prendre pied sur le continent asiatique avait incité le Japon à préparer une expédition contre le littoral Russe. La mobilisation s'effectua en secret, à la fin de janvier 1904 puis, les Chemins de fer transportèrent rapidement les troupes jusqu'aux ports où elles devaient s'embarquer.

Le 8 février, l'escadre Japonaise, commandée par l'Amiral Togo, bloquait, avant toute déclaration de guerre, la flotte russe de Port-Arthur, et, par ce coup de force, obtenait la maîtrise des mers. C'était la condition essentielle du succès d'une aussi téméraire entreprise. Le petit empire du Soleil Levant s'attaquait à un adversaire formidable, mais, dès le début de la lutte se réservait un précieux avantage, en s'assurant une liberté absolue de communication.

Les 4 armées Japonaises purent, dès lors, en toute sécurité, débarquer successivement sur les côtes Ouest de la Corée, et à l'Est du Liao-Toung.

Celle du Général Kuroki se dirigea immédiatement sur le

Yalou où se trouvaient les premières lignes de couverture Russes. L'absence de toute voie ferrée rendit sa marche extrêmement dure. Il lui fallut plus de 2 mois pour franchir les deux cents kilomètres qui la séparaient de son objectif, et prendre l'offensive à Turentchen. La division Russe battue recula vers le Nord-Ouest. Les deux armées Nippones des généraux Oku et Nodzu vinrent se joindre alors à l'aile gauche de Kuroki et commencèrent une marche concentrique très lente mais méthodique, sur les forces adverses, qui se replièrent vers le Nord « *Toujours dans la direction des voies ferrées* » Mais dès le début de la poursuite, les Japonais mirent au travail leurs Compagnies de Chemins de fer de campagne, pour établir progressivement des communications puissantes avec le littoral, ils utilisèrent, ensuite, la portion de ligne de Port-Arthur à Liao Yang abandonnée par les Russes, en modifiant l'écartement des rails.

C'est la construction et l'emploi judicieux de ces voies ferrées, poussées jusqu'à proximité du front des troupes, qui leur donna la possibilité de recevoir régulièrement les renforts qui comblaient leurs pertes et les approvisionnements nombreux en vivres et en munitions qui, finalement, leur donnèrent l'avantage.

La Russie n'avait guère, en Extrême-Orient, au début des hostilités que 60.000 hommes. Elle ne disposait pour communiquer avec la zone d'opération que d'un Chemin de fer à voie unique et interrompue ; le Transibérien, en effet, était formé des deux tronçons de lignes séparés par toute la largeur du Lac Baïkal, que voyageurs et marchandises franchissaient, soit en bateau, soit en traîneau.

Les transbordements constants qu'entraînait cette coupure et la lenteur de la traversée ralentirent considérablement la concentration des troupes dans les environs de Kharbine.

La voie établie de façon défectueuse avec des rails trop légers, souvent sans ballast, ne permit que des vitesses réduites, et supporta mal un trafic important de convois lourds. On ne put faire circuler que 7 trains par jour, dans les deux sens.

Des travaux importants furent entrepris pour remédier à ces inconvénients. On consolida la ligne primitive, on établit des voies de garage, des tracés accessoires furent préparés ; en même temps, on entreprit la construction d'une ligne « Circumbaïkalienne » qui fut terminée en neuf mois et permit d'effectuer les transports avec plus d'intensité, dès la fin de l'année 1904.

D'après le Major Loeffler, le Transibérien amena de février à Décembre jusqu'à Kharbine et Moukden, après un parcours moyen de 7.000 kilomètres, plus de 400.000 hommes, 93.000 chevaux et 100 pièces de canon. Puis, dans les premiers mois de 1905, 108.000 hommes, 180.000 chevaux et 270 pièces d'artillerie (1).

Mais les retards du début avaient entraîné de graves échecs et compromis une situation qui semblait très avantageuse. Tandis que le Japon mettait brusquement en ligne 300.000 hommes bien armés et bien ravitaillés, la Russie, faute de moyens de transports se trouvait dans l'impossibilité de faire parvenir au Général Kouropatkine les effectifs et les ressources formidables dont elle disposait.

Le rendement insignifiant du Transibérien limita ses forces au point de causer sa faiblesse.

Après les échecs de Liao-Yang (Septembre 1904) et Cha-Ho (Oct.) les renforts purent enfin arriver plus nombreux ; mais alors les voies de communication furent insuffisantes pour

---

(1) Major Loeffler : *La guerre russo-japonaise*, p. 24.

assurer les services divers d'une armée aussi importante. Le ravitaillement se fit difficilement. Les approvisionnements manquèrent. Les troupes russes se battirent mal.

Sans doute, l'Etat-Major Russe commit de lourdes fautes, mais la précarité de ses moyens de transports lui donna constamment des préoccupations et des difficultés de toutes sortes et l'empêcha de prendre, à temps, cette énorme supériorité numérique qui devait être le meilleur élément de son succès.

---

## CHAPITRE II

---

# Exposé de la Législation Française et de l'Organisation militaire de nos Chemins de fer au moment de la déclaration de guerre (Août 1914)

---

### I. — EXPOSE CHRONOLOGIQUE DE LA LEGISLATION FRANÇAISE ANTERIEURE AU 2 AOÛT 1914

En France, des considérations d'ordre uniquement économique avaient présidé à l'établissement et au développement des voies ferrées. Les conventions nombreuses intervenues de 1823 à 1859 entre l'Etat et les Compagnies fixèrent les détails des concessions et de l'exploitation des nouvelles lignes, mais les pouvoirs publics ne se préoccupèrent pas d'étudier le rôle militaire que ces lignes pourraient avoir à remplir.

L'expédition d'Orient nécessita pendant plusieurs mois des transports de troupes et de matériel extrêmement importants. Ce trafic nouveau fit naître entre l'Etat et les Compagnies des relations nombreuses qu'aucun texte ne réglementait ; aussi dans les nouveaux accords conclus, en 1859, avec les Administrations des grands réseaux, le Gouvernement voulut-il se réserver certains droits privilégiés.

L'éventualité d'une utilisation militaire de nos Chemins de

fer fut, enfin, officiellement envisagée dans l'article 54 des nouveaux cahiers des Charges ainsi conçu :

« *Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien*  
« *que les militaires voyageant isolément, pour cause de ser-*  
« *vice, envoyés en congé limité, ou en permission, ou ren-*  
« *trant dans leurs foyers, après libération, ne seront assujettis,*  
« *eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe*  
« *du tarif fixé par le présent cahier des Charges.* »

« *Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes*  
« *et un matériel militaire ou naval sur un des points desservis*  
« *par le Chemin de fer, les Compagnies seraient tenues de*  
« *mettre à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même*  
« *tarif, tous leurs moyens de transports.* »

La rédaction de cette clause avait été motivée par des préoccupations plus financières que stratégiques. L'Etat avait surtout tenu à s'assurer des prix inférieurs à ceux payés par le public. Il restait à régler une question beaucoup plus importante pour l'intérêt du pays; comment s'effectueraient, en cas de besoin, cette opération si délicate et si complexe de l'utilisation des Chemins de fer pour les transports militaires ?

Dix ans passèrent. Deux règlements édictés en 1851 et en 1855 par l'Administration de la Guerre vinrent donner aux Chefs de Corps des instructions compliquées sur l'embarquement et le débarquement des diverses armes. Une loi, en Février 1868 dispensa « Les mécaniciens de locomotives sur les Chemins de fer du Service dans la Garde Mobile » mais aucun travail important ne fut entrepris. La guerre de 1866 avait, cependant, mis largement en évidence les avantages indiscutables qu'un Etat pouvait retirer de la préparation, dès le temps de Paix, d'un plan méthodique des mouvements de mobilisation et de concentration. Les rapports de la France et de la Prusse devenaient de plus en plus tendus. Un incident

pouvait déchaîner les hostilités. Le Maréchal Niel fut appelé au Ministère de la Guerre ; aussitôt la gravité de la situation lui apparût. Il s'attacha, dès lors, à accroître nos forces et à donner à notre armée les moyens nécessaires pour repousser victorieusement l'agression qui se préparait au delà du Rhin. Et, tout d'abord, une impérieuse nécessité s'imposa à son esprit clairvoyant ; il fallait créer au plus tôt, une organisation sérieuse des transports militaires. Le Ministre se mit à l'œuvre, et quelque temps après décida de faire appel à la collaboration des militaires compétents et des meilleurs techniciens des Compagnies, pour procéder à l'étude et à la préparation immédiate de toutes les questions relatives aux mouvements de troupes en temps de guerre.

Le baron Gérôme David, alors Ministre des Travaux publics, approuva, sans réserves, le projet qui lui fut soumis et adressa aux Compagnies, le 15 Mars 1869, une lettre contenant les passages ci-après :

« Son Excellence Monsieur le Ministre de la Guerre me fait  
« connaître qu'il lui paraît utile d'instituer, auprès de son  
« département, une Commission chargée d'étudier les diverses  
« questions auxquelles peut donner lieu le transport des trou-  
« pes par voie ferrée. Cette Commission serait composée  
« d'officiers généraux des corps de l'état-major, de l'artillerie et  
« du génie, d'un fonctionnaire de l'intendance, d'un délégué  
« du Ministère des Travaux publics et d'un représentant de  
« chacune des principales Compagnies de Chemins de fer.

« Mon collègue ajoute qu'il a l'intention de former, en  
« outre, sur chaque réseau, une sous-commission composée  
« d'un officier du génie et d'un fonctionnaire de la Compa-  
« gnie. Cette sous-commission se tiendrait, constamment, au  
« courant de la situation du matériel de la ligne en cas de

« transport de troupes, et surveillerait l'exécution des mesures  
« indiquées par la Commission centrale.

« Je vous prie, Messieurs, de vouloir bien, de votre côté  
« désigner et me faire connaître le délégué que vous chargez  
« de prendre part aux travaux de la Commission et de la sous-  
« Commission. »

On entra dans la voie des réalisations. « Les Compagnies  
mirent le plus grand empressement à répondre aux désirs du  
Ministre de la Guerre (1) » et chargèrent leur directeur ou leur  
chef d'exploitation de les représenter.

La Commission Centrale et les sous-Commissions furent  
constituées. Leur premier soin fut de reviser les règlements  
désuets de 1855 sur l'embarquement des troupes et la compo-  
sition des convois.

Des études approfondies et des expériences nombreuses  
furent faites par la suite, sur la vitesse et la marche des trains  
à adopter, sur l'emploi d'un matériel spécial susceptible de  
faciliter le débarquement des troupes et sur les procédés les  
plus pratiques pour ravitailler l'infanterie et la cavalerie en  
cours de route.

La Commission Centrale fit, d'autre part, préparer par les  
Compagnies des tableaux très complets pour renseigner le com-  
mandement sur l'importance et les ressources de chaque gare  
ainsi que sur les difficultés des parcours.

Elle signala au Ministre la nécessité de relier aux gares les  
principaux établissements militaires, les arsenaux, les maga-  
sins et les centres de manutention.

Des projets de règlement provisoire furent élaborés et  
envoyés par les soins du Maréchal Niel à un grand nombre de

---

(1) Jacqmin.: ouvrage déjà cité,

régiments, pour servir de base, après rectification à l'établissement des règlements nouveaux.

Au cours de ses vingt neuf réunions, la Commission Centrale étudia, en somme, les questions préliminaires les plus importantes, mais faute de temps, se trouva dans l'impossibilité d'arrêter des mesures définitives. Malheureusement le Maréchal Niel mourut et par un fâcheux concours de circonstances dont les causes sont et resteront ignorées, ces laborieux et intelligents efforts ne donnèrent aucun résultat positif. Le Maréchal Le Bœuf, trop confiant, mal conseillé, abandonna de prime abord le vaste programme de réorganisation militaire de son prédécesseur. La Commission Centrale des Chemins de fer fût supprimée, tous ses travaux, tous ses projets restèrent ensevelis dans les cartons du ministère et tombèrent dans l'oubli.

Nous avons vu les conséquences désastreuses qu'entraîna une aussi déplorable décision, dès les premières semaines de la Guerre de 1870. Nos échecs se précipitèrent. Après Sedan, le désarroi général fut si grand que l'on ne songea pas à remédier aux inconvénients d'un système dont, néanmoins, on constatait les défauts tous les jours.

Cependant, le 28 janvier 1871, les membres du gouvernement de la Défense Nationale assemblés à Bordeaux, essayèrent sur l'initiative de M. de Freycinet, une suprême tentative, « Considérant qu'il importait d'activer et de régulariser les transports de guerre sur les Chemins de fer et qu'un des moyens d'atteindre ce but, c'était de faciliter les rapports des Compagnies de Chemin de fer avec le Ministère de la Guerre et entre elles », ils décrétèrent la création au Ministère de la Guerre d'un Syndicat d'agents de Chemins de fer chargés de régler avec les bureaux militaires, toutes les questions qui naîtraient de la circulation et de la répartition du matériel.

Cette mesure excellente fut prise un peu tard, le même jour, l'Armistice de Versailles était signé. Les membres du Syndicat constitué à Bordeaux n'eurent à s'occuper que de la liquidation des transports de l'Intendance et des mouvements relatifs à l'approvisionnement de Paris.

Mais, nous devons profiter de la dure leçon, que cette malheureuse guerre venait de nous infliger. A la lumière des tragiques événements qui s'étaient succédés, notre Etat-Major avait aperçu les graves lacunes de toute notre organisation militaire et notamment l'infériorité que nous avait donnée l'absence de toute méthode dans l'emploi de nos moyens de transports. L'œuvre si maladroitement interrompue en 1869 fût reprise, et dès lors, au cours de cette longue et laborieuse période qui s'étend de 1872 à 1914, la question des Chemins de fer fût intimement associée à toutes les mesures législatives prises pour préparer efficacement la défense nationale.

Sur la proposition de M. de Cissey, un *décret du 14 Novembre 1872* institua près du Ministre de la Guerre une Commission permanente de neuf membres (6 militaires et 3 techniciens) qui porterait de nom de Commission Militaire Supérieure des Chemins de fer et dont les attributions s'étendraient à toutes les questions relatives à l'emploi des Chemins de fer pour l'Armée.

Le Gouvernement allait avoir enfin sous la main, un organe compétent pour orienter ses efforts et étudier ses projets. Il ne pouvait que mener à bon port la tâche qu'il avait entreprise.

Pourtant, la Commission n'avait pas terminé ses travaux lorsque les dispositions relatives à l'organisation générale de l'armée furent soumises à l'approbation des Chambres. Aussi, la loi du 24 Juillet 1873 (Art. III incorporation-mobilisation, art. 26) ne fit-elle que reproduire l'art. 54 du Cahier des Char-

ges et donner une consécration législative au texte conventionnel de 1859.

Mais l'année suivante, le décret du 1<sup>er</sup> Juillet 1874 modifia et compléta les décrets antérieurs à 1870 et fixa les conditions générales des transports de militaires.

Puis, la loi relative à la constitution des cadres et des effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale, du 13 Mars 1875 (Ch. IV dans ses art. 22, 23, 24, 25, 26 et 27), met en vigueur tout un système nouveau. « Le service militaire des Chemins de fer comprend, en temps de guerre :

1<sup>o</sup>. — Le service en deçà de la base d'opérations sur laquelle l'armée se réunit.

2<sup>o</sup>. — Le service au delà de cette base.

Dans la première zone, une Commission mixte, appelée Commission militaire supérieure des Chemins de fer instituée d'une façon permanente, sous l'autorité du ministre de la Guerre, exerce la direction des transports militaires et donne des directives à des Commissions de lignes et des Commissions d'étapes (1).

Dans la seconde zone, le service est dirigé par une Commission, placée à l'état-major de chaque armée et qui a sous ses ordres des Commissions militaires de Chemins de fer de Campagne. Les présidents de ces sous-commissions ont eux-mêmes à leur disposition des commandants militaires d'étapes, et un personnel d'exécution formé par des Compagnies de Chemins de fer du génie et des sections d'ouvriers de Chemins de fer.

---

(1) « En cas de mobilisation ou de guerre, les Compagnies de chemins de fer mettent à la disposition du ministre de la Guerre tous les moyens nécessaires pour le mouvement et la concentration des troupes et du matériel de l'armée.

Un service de marche ou d'étapes sera organisé sur les lignes de chemin de fer par un règlement ministériel (loi du 24 juillet 1873, titre III, art. 26).

Sans doute, la loi du 13 mars 1875, subira par la suite de nombreuses modifications, mais ses principes essentiels resteront la base fondamentale de toute notre organisation ultérieure.

*La loi du 18 novembre 1875* dispense les employés de Chemins de fer assujettis aux obligations militaires de rejoindre immédiatement, en cas de convocation par voie d'affiches, ou de publication sur la voie publique « leur enjoint d'attendre au poste qu'ils occupent les ordres de l'autorité militaire » et les place sous la « juridiction des tribunaux militaires ».

Puis se succèdent :

*L'arrêté ministériel du 15 avril 1876* sur le transport des officiers en cas de mobilisation.

*Le décret du 23 Décembre 1876*, rendu conformément à l'article 27 de la loi du 13 Mars 1875, pour fixer l'organisation des sections techniques d'ouvriers de Chemins de fer de campagne.

*L'arrêté Ministériel du 30 Mars 1877* sur les transports de poudres et de munitions de guerre.

*La circulaire Ministérielle du 5 Mai 1877*, concernant « les mesures à prendre pour éviter l'encombrement au moment de l'appel et du renvoi des classes ».

*La loi du 3 Juillet 1877* sur les réquisitions militaires dont le titre VI entièrement consacré aux Chemins de fer règle ainsi le droit de réquisition de l'Etat, en cas de mobilisation partielle ou totale de l'armée: « *Les Compagnies de Chemins de fer sont tenues de mettre à la disposition du Ministre de la Guerre toutes les ressources en personnel et en matériel qu'il juge nécessaires pour assurer les transports militaires* » sans distinction de réseau et sur toutes les lignes, mais moyennant une indemnité à déterminer par un règlement d'administration publique. Les transports commerciaux cessent, de plein

droit, sur les lignes ferrées situées au-delà des stations de transition (fixées d'après les opérations), et cette suppression ne donne lieu à aucune indemnité.

*Le décret du 2 août 1877* portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 3 juillet 1877, qui détermine les conditions de forme de la réquisition des Chemins de fer et fixe en ces termes l'indemnité à allouer aux Compagnies : *En cas de réquisition totale, le prix des transports militaires effectués en deçà de la base d'opérations sera payé conformément aux stipulations du cahier des charges ; s'il n'existe aucune stipulation à ce sujet, le prix est fixé à la moitié du tarif normal.* La réquisition totale donne le droit d'utiliser pour les besoins de l'armée les dépendances des gares et les fils télégraphiques des Compagnies sans indemnité nouvelle. Mais la réquisition du combustible, matières grasses ou autres objets entraîne en faveur des Compagnies le remboursement des prix d'achats majorés des frais de transport (1).

*Le décret du 24 octobre 1878* qui place « les emplois d'officiers du génie attribués au service des différentes Compagnies de Chemins de fer » parmi les fonctions civiles « pouvant faire placer hors cadres les officiers de réserve ou de l'armée territoriale qui en sont revêtus. »

*L'arrêté ministériel du 20 novembre 1879* sur le transport de matières explosives ou inflammables.

*Le décret du 7 juillet 1881* sur la création d'une direction générale des Chemins de fer et des étapes aux Armées (abrogé par les décrets du 7 juillet et du 29 octobre 1884).

*Le décret du 2 juin 1883* sur l'organisation des directions militaires de campagne.

---

(1) Décret du 2 août 1877, titre VI, art. 57 à 65.

*Les décrets des 7 juillet et 29 octobre 1884* qui, à la mobilisation, donnent la direction des Chemins de fer au Ministre de la Guerre et déterminent la fusion de tous les réseaux en un seul réseau national divisé en trois zones.

*Le décret du 30 mars 1886* réglant l'organisation de la Commission militaire supérieure des Chemins de fer.

*La décision ministérielle du 31 mars 1886* réglant l'organisation de la section technique de l'état-major général.

*La loi du 22 juillet 1887* sur la réquisition du personnel et du matériel des Chemins de fer pour l'exécution des expériences de mobilisation.

*La loi très importante du 28 décembre 1888* qui est venue modifier les articles 22 à 27 de la loi du 13 mars 1875 et fixer les grandes lignes de notre organisation militaire des Chemins de fer d'avant-guerre. Aux termes de la loi de 1875 la préparation et la direction du service des transports, en temps de guerre, appartenait à la Commission militaire supérieure des Chemins de fer. Sans doute, cette Commission pouvait assurer la première partie de ses attributions dans les meilleures conditions possibles, mais, aurait-elle, au cas échéant, l'autorité et l'unité suffisante pour diriger efficacement un service aussi délicat et aussi important ? C'était bien peu probable. La Commission militaire était un organe irresponsable, quel recours aurait-on contre ses décisions ?...

M. de Freycinet formula son opinion d'une façon très nette devant la Chambre : « En temps de guerre, dit-il, le Ministre de la Guerre seul responsable doit, seul aussi, exercer la direction, et ce résultat ne peut être atteint qu'en faisant passer, dès les premiers jours de la mobilisation, les administrations des Chemins de fer sous son autorité absolue. »

Puis, M. Royer, rapporteur de la Commission de l'armée exposa la portée et les motifs des rectifications proposées. « Le

projet ne poursuit ni la destruction du système actuel, ni même la transformation du principe qui lui sert de fondement, à savoir la coopération incessante, à tous les degrés de l'élément militaire et de l'élément technique, la prééminence demeurant toujours assurée, en cas de désaccord, au représentant de l'autorité militaire. *Le projet n'a d'autre raison que de confirmer l'autorité absolue, sans partage du Ministre de la Guerre sur les Chemins de fer en temps de guerre et de remettre le texte législatif en parfaite harmonie avec l'ensemble d'une réglementation édictée par les décrets et autres mesures administratives dont les initiateurs se sont parfois trouvés dans la nécessité de tourner la loi pour ne pas la violer.* »

La nouvelle loi précisa, en outre, les conditions dans lesquelles s'effectuerait la délégation de l'autorité ministérielle aux Commandants d'armées, sur les Chemins de fer situés dans leur zone d'opération. Elle fixa, enfin, le principe des réunions et des appels des Sections de Chemin de fer de campagne, en temps de paix.

En raison de son importance, la loi du 28 décembre 1888 mériterait d'être analysée ici plus longuement, mais nous en développerons toutes les dispositions essentielles, en faisant dans le prochain chapitre l'étude détaillée de tout notre système des transports de guerre.

Des décrets, des lois et des instructions nombreuses sont venues compléter cette loi fondamentale, nous allons les retrouver aussi un peu plus loin aussi ne ferons-nous que les mentionner.

Ce sont :

*Le décret du 5 février 1889 portant règlement sur l'organisation du service militaire des Chemins de fer.*

*Le décret du 18 novembre 1889 sur les transports ordinaires;*

des 19 novembre 1889 et du 11 février 1900 sur les transports stratégiques.

*La loi du 2 juillet 1890 et le décret du 5 juillet 1890, organisant la garde des voies de communications.*

*Le traité du 15 juillet 1891 passé entre l'Etat et la Compagnie pour l'exécution des transports ordinaires du matériel de guerre.*

*Le traité du 12 juin 1898 connu sous le nom de « traité Cotellet » et fixant un nouveau mode de rémunération des Compagnies pour les transports de guerre à effectuer.*

*Le décret du 11 février 1900 portant organisation générale des Services de l'Arrière aux Armées.*

*La loi du 11 février et l'important décret du 21 février 1900 sur les transports stratégiques.*

*Les instructions des 20 février 1902 et 29 janvier 1903 fixant les règles militaires relatives à l'exécution des transports par Chemin de fer dans les diverses armes des 31 mai et 1<sup>er</sup> juin 1904 sur l'embarquement et le débarquement des troupes.*

*Le décret du 25 mai 1908 portant organisation générale des Services de l'Arrière aux Armées et plaçant la haute direction du service des Chemins de fer aux armées sous l'autorité du Directeur de l'Arrière.*

*Les lois des 13 juillet et 18 décembre 1908 sur le rachat des Chemins de fer de l'Ouest .*

*Le décret du 8 décembre et l'instruction du 10 décembre 1909 pour l'organisation des Sections de Chemins de fer de campagne.*

*Le décret du 16 juillet 1910 qui a créé et rattaché aux sections de Chemins de fer de campagne des Subdivisions complémentaires territoriales.*

*Et enfin, l'important décret du 8 décembre 1913 portant règlement sur les transports stratégiques par Chemin de fer.*

## II. — ORGANISATION MILITAIRE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS LE 2 AOUT 1914

Nous venons de voir à la suite de quels événements et par quelle longue série de phases successives s'était formé notre régime militaire des Chemins de fer.

Dans l'exposé qui va suivre, nous allons trouver les détails de cette organisation d'avant-guerre.

Sa caractéristique essentielle est de s'adapter parfaitement à l'organisation administrative des Compagnies et d'en utiliser tous les éléments pour assurer dans les meilleures conditions la défense du territoire.

C'est dans ce but que notre législation pose le principe de la préparation préalable, en temps de paix, de tout ce qui peut concerner les transports de guerre. Qu'elle établit pour l'étude et, pour la réalisation éventuelle de ces transports l'association et la collaboration constante des représentants de l'autorité militaire avec les techniciens les plus qualifiés des Compagnies, et qu'elle place, en temps de guerre, les réseaux de Chemins de fer sous l'autorité absolue du ministre de la Guerre.

En réalité, notre organisation militaire générale ferroviaire comprend deux formes bien distinctes : *celle du temps de paix et celle du temps de guerre.*

Pour chacune de ces deux périodes aux besoins nettement différents, des organes appropriés sont prévus.

## A. — DISPOSITIONS PREPARATOIRES DU TEMPS DE PAIX

En temps de paix fonctionne une organisation préparatoire solide, dont les éléments instruits et spécialisés viendront constituer, en temps de guerre, la solide charpente d'une forte organisation d'exécution.

### **Ministère de la Guerre et Quatrième Bureau de l'Etat-Major Général.**

En temps de paix, le service militaire des Chemins de fer se trouve centralisé au Ministère de la Guerre, dans le Quatrième Bureau de l'Etat-Major général.

Placé sous l'autorité du Ministre de la Guerre, ce service est dirigé par le Chef de l'Etat-Major général.

Ce dernier doit procéder à toutes les études utiles pour l'aménagement convenable des réseaux ; faire exécuter tous travaux nécessaires et préparer tous les programmes de transports que comportent les besoins de la défense nationale.

Le chef de l'Etat-Major général constitue en somme avec son service, le cerveau moteur de tout le mécanisme qui doit être prêt à fonctionner en temps de guerre.

En fait, de 1875 à 1914, le Quatrième Bureau de l'Etat-Major général a travaillé sans relâche à réaliser la préparation minutieuse des opérations complexes dont il avait la charge. Nos grandes lignes commerciales toutes dirigées vers Paris ne pouvaient pas être utilisées, sans de gros inconvénients, pour transporter à la frontière les nombreux effectifs qu'il fallait opposer à nos ennemis les plus probables, ceux de l'Est. D'autre part, les installations commerciales des régions peu privilégiées comme la Champagne et l'Argonne étaient par trop

exigües pour permettre un trafic intense et n'offraient ni les quais, ni les voies de garage convenables.

Il avait donc fallu, petit à petit, à l'aide de fractions de lignes secondaires et avec des moyens que trop souvent on marchandait, organiser les itinéraires militaires nécessaires, compléter les installations commerciales défectueuses et établir partout un outillage susceptible de permettre un débit suffisant.

Le Quatrième bureau de l'Etat-Major Général a eu, en second lieu, l'inestimable mérite d'étudier et de mettre définitivement au point ces merveilleux plans de transports de mobilisation et de concentration qui devaient donner de si beaux résultats. Et il a rendu enfin au pays des services éminents, en préparant, bien à l'avance avec une rare intelligence les éventualités militaires qui allaient se produire.

#### **Commission militaire Supérieure des Chemins de fer.**

Toujours au Ministère de la Guerre, et sous la présidence du Chef de l'Etat-Major Général de l'Armée, fonctionne une Commission militaire supérieure des Chemins de fer, composée de 6 membres militaires, de 4 membres civils et des Commissaires militaires et techniques des 6 Commissions de réseau (1).

La Commission militaire supérieure des Chemins de fer est un organe consultatif dont les décisions ne sont pas exécutoires de plein droit.

Elle est chargée : de donner son avis sur toutes les ques-

---

(1) Comme membres militaires cette commission comprend :

L'Officier général, désigné comme Directeur de l'arrière ;

L'Officier général, Sous-chef de l'Etat-Major général de l'Armée dans

tions relatives à l'emploi des Chemins de fer pour les besoins de l'Armée et spécialement sur la préparation des transports stratégiques, l'établissement des lignes nouvelles ; la modification des lignes existantes, l'aménagement des gares ; la constitution des dépôts d'approvisionnements ; les modifications à apporter au matériel roulant en vue des transports militaires ; les mesures à prendre pour assurer la surveillance et la protection des voies ferrées, l'instruction à donner aux troupes des diverses armes et aux troupes spéciales des Chemins de fer, et, enfin, les moyens à employer pour la réparation et la destruction rapide des voies ferrées.

#### **Commissions de réseau.**

A côté de ces organes directeurs et consultatifs fonctionnent des organes de réalisation dont le rôle est particulièrement important.

Dans chacune de nos grandes Compagnies, la<sup>e</sup> préparation effective et l'exécution du service militaire des Chemins de fer sont confiées à une Commission de réseau, composée de deux membres, savoir : un commissaire technique et un commissaire militaire.

---

les attributions duquel se trouvait le bureau des Chemins de fer de l'Etat-Major de l'armée ;

L'Officier supérieur, placé à la tête du bureau des Chemins de fer de l'Etat-Major de l'armée ;

Un Officier supérieur de l'Artillerie ;

Un Officier supérieur des troupes de Chemin de fer ;

Un Officier supérieur de l'Armée de mer.

*Comme membres civils :*

Le Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics ;

Deux Inspecteurs généraux, ou Ingénieurs des Mines ou Ingénieurs des Ponts et Chaussées ;

*Comme secrétaire :*

L'Officier supérieur Sous-chef du bureau des Chemins de fer.

*Le commissaire militaire* est en principe un officier supérieur de l'état-major désigné par le ministre de la Guerre.

*Le Commissaire technique* représentant de l'Administration du réseau doit être agréé par le Ministre de la Guerre, mais se trouve être, en fait, le Directeur de la Compagnie.

Au cas échéant, des adjoints institués à l'avance sont susceptibles de remplacer chacun de ces commissaires.

Chaque Commission de réseau dispose d'un personnel technique et militaire, plus ou moins important, suivant les besoins du service. Toutes les mesures d'exécution sur le réseau et sur les lignes des Compagnies secondaires (1), doivent toujours être prises au nom de la Commission agissant collectivement; cependant, chaque commissaire garde sa responsabilité propre.

En temps de paix, la Commission de réseau a, dans ses attributions, l'étude et la préparation de l'utilisation militaire de tout son réseau, et en particulier :

L'organisation des transports de mobilisation, de concentration, de ravitaillement, d'évacuation, etc... ; l'instruction de toutes les affaires concernant le service des Chemins de fer sur le réseau ; l'étude de toutes les ressources des Compagnies en personnel et en matériel pour les besoins de la guerre ; l'établissement de tous documents utiles pour la préparation des transports stratégiques ; la vérification de l'état des lignes, du matériel et des installations diverses (quais, alimentation d'eau, dépôts de machines, magasins, ateliers de réparation) ; l'instruction spéciale des agents ; la surveillance des voies et des ouvrages d'art ; la direction des expériences de toutes natures faites sur le réseau en vue d'améliorer ou d'accélérer les transports militaires (2).

---

(1) Les Compagnies secondaires sont englobées d'office dans le grand réseau qui dessert la région.

(2) Décret du 5 février 1899 (art. 2, 3 et 4).

### **Commissions de Chemins de fer de campagne.**

Parallèlement à ces Commissions de réseau sont constituées, dès le temps de paix, trois Commissions de Chemins de fer de campagne. Composées chacune d'un officier supérieur et d'un ingénieur des Chemins de fer nommés par le Ministre, elles sont destinées à former, en temps de guerre, les premières Commissions de Chemins de fer de campagne, nécessaires pour l'exploitation des lignes que ne peuvent exploiter les Compagnies en raison de la proximité de l'ennemi.

Ces Commissions doivent régulièrement être réunies chaque année pour effectuer un voyage d'études.

### **Sections de Chemins de fer de campagne.**

La création de ces divers organes n'aurait pas suffi cependant à préparer de façon efficace, le fonctionnement normal d'un service complexe. La marche des Chemins de fer nécessite en temps de paix, pour le trafic commercial courant, un personnel très nombreux.

Ce personnel d'exécution devait, nécessairement, en raison même de sa spécialisation, être utilisé pour l'exécution des transports de guerre, mais il fallait pour cela, prévoir son affectation particulière et le préparer au rôle militaire qu'il pourrait avoir à remplir.

La loi du 18 novembre 1875 régla la situation militaire des agents techniques des Chemins de fer. Celle du 28 décembre 1888 prescrivit l'organisation, dès le temps de paix, des Sections de Chemins de fer de campagne, puis le décret du 16 juillet 1910 fit entrer la plus grande partie du personnel des Compagnies dans les Subdivisions complémentaires territoriales de ces Sections.

Les ingénieurs, employés et ouvriers au service des cinq grandes Compagnies et du réseau de l'Etat assujettis au service militaire par la loi du recrutement ou volontaires (âgés de moins de 61 ans) sont affectés à 10 Sections de Chemins de fer de campagne.

A chaque Compagnie correspond au moins une Section. Les réseaux du P.-L.-M. et de l'Etat forment chacun deux sections; l'excédent des Chemins de fer de l'Est et du Nord, une section supplémentaire. La deuxième section englobant le personnel des Compagnies secondaires (1).

La portion active de chaque section comprend 14.660 hommes.

En fait, chaque section constitue une petite Compagnie pouvant exploiter de 100 à 300 kilomètres de lignes suivant l'importance du trafic.

Ce personnel est divisé en deux catégories :

*Les agents supérieurs* (commandants de sections, chefs de service de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe, employés principaux de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe).

*Les agents secondaires* (employés, chefs ouvriers, sous-chefs ouvriers, premiers ouvriers et ouvriers). Tous ces agents sont répartis dans un *service central*, dans les *trois services du mouvement de la voie, et de la traction* et dans un *dépôt central commun* à ces trois services.

*Des subdivisions complémentaires, territoriales* distinctes, pour les trois services du mouvement, de la voie et de la traction sont rattachées au dépôt central et doivent fournir le personnel et les cadres nécessaires pour renforcer et maintenir

---

(1) A ces 10 sections vinrent s'ajouter au début de 1917 une 11<sup>e</sup> section fournie par le P.L.M. et une 12<sup>e</sup> section constituée par tous les réseaux pour assurer le service en Alsace-Lorraine après l'armistice.

au complet les sections déjà formées. Elles peuvent aussi entrer dans la composition de nouvelles sections dont le ministre peut ordonner la création.

Toutes les dispositions convenables sont étudiées et arrêtées dès le temps de paix, pour assurer, en cas de besoin, une mobilisation rapide des Sections de Chemins de fer de campagne.

Chaque Compagnie a l'obligation de tenir un contrôle minutieux des cadres et des agents des sections ou fractions de section qu'elle fournit. Une liste supplémentaire préparée à l'avance, permet d'assurer immédiatement le remplacement des vacances imprévues.

En temps de paix les sections se trouvent astreintes à des inspections, appels, revues et réunions d'instruction, sur l'ordre du ministre de la Guerre (1). En revanche, les agents qui les composent sont dispensés des périodes d'exercice. Ils n'en restent pas moins soumis à toutes les obligations du service militaire et lors des convocations deviennent justiciables des tribunaux militaires. Ils ne peuvent être titulaires d'aucun grade dans l'armée active ou dans l'armée territoriale.

Les Sections de Chemins de fer de campagne forment, en effet, un corps distinct ayant une organisation hiérarchique spéciale, sans aucune assimilation avec les grades de la hiérarchie militaire proprement dite.

Chaque Section est commandée par un Ingénieur en chef des Chemins de fer encadrée par des agents supérieurs des Compagnies et administrée par un conseil responsable. Ce Conseil d'Administration composé du commandant de la section, du

---

(1) Ces appels, revues et réunions avaient toujours lieu par sections et non par classes (décret du 5 février 1889).

chef du mouvement, de l'ingénieur de la voie, de l'ingénieur de la traction et du chef de la comptabilité (qui remplit les fonctions de secrétaire) doit, en temps de paix, se réunir au moins une fois tous les trois mois. Il surveille la tenue des contrôles, se rend compte de la situation des cadres et étudie toutes les questions relatives à la mobilisation de la section.

S'il y a lieu, le Conseil formule des propositions qui sont transmises au chef de l'Etat-Major général ou au Ministre de la Guerre.

Les sections de Chemin de fer de campagne sont destinées à assurer, en temps de guerre, l'exploitation et l'entretien des voies ferrées situées dans la partie de la zone d'opérations où le service ne peut être effectué par les Compagnies nationales.

En temps de paix, les agents de sections et de subdivisions territoriale de Chemins de fer de campagne sont classés dans l'affectation spéciale. C'est-à-dire, qu'en cas de mobilisation, ils sont dispensés de rejoindre immédiatement une formation militaire et restent jusqu'à nouvel avis *militarisés dans leurs fonctions*.

### **Compagnies de sapeurs de Chemins de fer.**

Tous les ans, un certain nombre d'employés des Chemins de fer désignés nominativement par le Ministre de la Guerre (1) sont affectés et incorporés, avec des ouvriers de professions connexes, au 5<sup>e</sup> régiment de génie, dit, Régiment de Chemin de fer.

Ce Régiment en garnison à Versailles comprend trois batail-

---

(1) D'après les listes fournies par les Administrations des grands réseaux.

lons, chacun à 4 compagnies et une compagnie supplémentaire de Sapeurs conducteurs.

Ces troupes reçoivent une instruction spéciale et sont activement entraînées à toutes les opérations d'exploitation des Chemins de fer, de construction de lignes, de destruction et de remise en état des voies ferrées, qui leur incomberont en temps de guerre.

Des détachements du 5<sup>e</sup> Régiment de génie assurent l'exploitation de la ligne ferrée de Chartres à Orléans et se familiarisent ainsi avec les détails du service qu'ils pourraient avoir à remplir.

### **Sections techniques de télégraphie militaire.**

Plusieurs sections techniques de télégraphie militaire formées surtout d'agents de l'administration des P. T. T. participent à l'exploitation d'un réseau téléphonique spécialisé destiné à relier les organes de la direction et d'exécution du service des Chemins de fer.

### **Garde des voies ferrées.**

Toutes les mesures nécessaires pour assurer la garde et la protection des lignes de Chemins de fer, en cas de guerre, sont arrêtées, dès le temps de paix, par le Commandant de chaque subdivision de Région, après entente avec le Préfet et les Agents supérieurs de la Compagnie de Chemins de fer.

Le personnel de ce service de garde éventuel est constitué à l'avance, par des hommes de la réserve de l'armée territoriale désignés par l'autorité militaire et qui reçoivent des instructions conformes à la mission qui leur est destinée.

---

## B. — ORGANISATION EN TEMPS DE GUERRE

Les modifications apportées à la loi de 1875 avaient été motivées par la nécessité de poser nettement le principe de l'autorité du Ministre de la Guerre, vis-à-vis des Administrations de Chemins de fer pendant toute la durée des hostilités.

Cette nécessité fut sanctionnée par la législation nouvelle et la loi de 1888 déclara formellement :

*« En temps de guerre le service des Chemins de fer relève tout entier de l'Autorité militaire. »*

Dès le décret de mobilisation les Compagnies prennent dans le plus court délai possible toutes les mesures nécessaires pour assurer la suppression de transports commerciaux.

Aussitôt, toutes les Administrations de Chemins de fer, hommes et choses passent sous l'autorité du Ministre de la Guerre qui peut disposer du personnel de leurs divers services aussi bien que du matériel fixe et roulant (1).

Cependant le législateur de 1888 a estimé que l'action directe du Ministre pourrait peut être difficilement s'exercer en temps de guerre dans la zone même des opérations. Aussi a-t-il prévu

---

(1) Cette main mise de l'autorité militaire s'opère, en fait, d'une façon beaucoup moins absolue, et aussi beaucoup moins brutale qu'on ne le croirait tout d'abord.

La direction et l'administration des réseaux restent sensiblement les mêmes, leurs différents rouages continuent à fonctionner, presque, comme par le passé. Le ministre de la Guerre ou son représentant ne remplacent pas purement et simplement, après la réquisition les organes de direction des Compagnies. Il n'y a pas substitution de l'autorité militaire à l'autorité administrative naturelle, il y a superposition de cette autorité sur celle-là.

Et il y a aussi superposition de l'organisation militaire sur l'organisation habituelle des réseaux. Mais cette superposition est destinée à se traduire par une collaboration constante des organes militaires avec les éléments techniques, compétents, des Chemins de fer en vue de la réalisation des transports à effectuer pour le salut de la nation.

et autorisé la délégation de l'autorité ministérielle en matière de Chemin de fer, aux Commandants en chef de chaque groupe d'armées ou d'Armée.

La date de cette délégation est fixée par le Ministre de manière à ne pas entraver les opérations générales de mobilisation et de concentration, et a pour effet de diviser le réseau national en deux fractions distinctes : *le réseau de l'intérieur et le réseau des armées.*

La ligne de démarcation, essentiellement variable, est aussi déterminée par le ministre de la Guerre d'après les fluctuations des événements militaires.

Dans chacune des deux zones ainsi délimitées, le service des transports par voie ferrée fonctionne d'une façon un peu spéciale.

★

#### 1°. — RESEAU DE L'INTERIEUR

Les divers éléments de l'organisation militaire de Chemins de fer, en temps de paix, sont maintenus, en temps de guerre sur le réseau de l'intérieur, mais ont alors à remplir une mission conforme à des nécessités d'un ordre différent.

#### **Ministre de la Guerre et Quatrième Bureau de l'Etat-Major Général.**

« Le Ministre de la Guerre dispose des Chemins de fer dans toute l'étendue du territoire national non occupé par l'armée d'opération (1) ».

---

(1) Loi du 28 décembre 1888, art. 23, successivement modifiée au cours de la guerre par les décrets des 18 novembre 1916, 27 décembre 1916, 31 décembre 1916, 9 mai 1917, 15 septembre 1917 et surtout par le décret très important du 26 juillet 1918 (voir III<sup>e</sup> partie, chap. II, titre II).

Il a la direction absolue des transports de toutes sortes dans la zone de l'intérieur. Ces transports sont réglés par le Chef de l'Etat-Major général au Quatrième Bureau de l'Etat-Major général de l'Armée.

Le Chef de l'Etat-major général prend d'urgence toutes les mesures utiles pour assurer la bonne et rapide exécution du plan de mobilisation et de concentration, et par la suite surveillance et dirige effectivement la marche générale du service sur tout le réseau de l'intérieur.

#### **Commission Supérieure des Chemins de fer.**

La Commission militaire supérieure des Chemins de fer conserve son rôle consultatif mais semble, en temps de guerre, difficile à réunir et à consulter.

#### **Commissions de Réseau.**

Sur le réseau de chaque grande Compagnie et sur celui de l'Etat (y compris les lignes secondaires qui y sont rattachées), les transports sont effectués par les soins et sous la responsabilité d'une Commission de Réseau.

Les Commissions de réseau ont à accomplir, en temps de guerre, un rôle capital. Aussitôt après le décret de mobilisation elles prennent en mains la direction effective des réseaux et règlent aussitôt les lignes générales du nouveau genre d'exploitation nécessité par les circonstances.

Chacune d'entre elles peut disposer d'une ou plusieurs Sous-commissions de réseau et de Commissions de gares.

#### **Sous-Commission de Réseau.**

Les Sous-Commissions de réseau, composées chacune d'une sous commissaire militaire nommé par le Ministre et d'un

sous-commissaire technique désigné par la Commission de réseau sont les agents d'exécution de la Commission de réseau sur les lignes qui leur sont attribuées.

### **Les Commissions de gare.**

Les Commissions de gare également formées d'un commissaire militaire et d'un commissaire technique constituent les organes locaux des Commissions de réseau dont elles relèvent, soit directement, soit par l'intermédiaire des Sous-Commissions de réseau.

Elles deviennent les intermédiaires obligés entre les troupes qui s'embarquent, stationnent ou débarquent dans les gares et les agents des Chemins de fer.

Les Commissions de réseau, Sous-Commissions de réseau et Commissions de gare restent en permanence au poste qui leur est assigné dès le temps de paix.

La spécialité des fonctions de chacun des agents militaires et techniques des Commissions et sous-Commissions est maintenue mais leur association doit permettre, dans tous les cas, de concilier les exigences propres du service militaire avec celles du transport par Chemin de fer et de subordonner les unes aux autres suivant les événements.

### **Personnel réquisitionné. — Subdivisions territoriales et Sections actives des Chemins de fer de campagne.**

Le personnel d'exécution, sur le réseau de l'intérieur est fourni par les agents des Compagnies, non soumis aux obligations militaires, et par les agents embrigadés dans les subdivisions territoriales des sections de Chemins de fer de campagne ou dans les sections actives non encore mobilisées.

Chacune de ces catégories d'employés se trouve dans une situation spéciale vis-à-vis de l'autorité militaire :

1° *Les agents non soumis à des obligations militaires sont réquisitionnés.* Ils restent passibles de peines uniquement disciplinaires pour leurs fautes de service, mais il doivent obligatoirement rester à leur poste et ne peuvent se soustraire aux obligations de leurs fonctions sans encourir les peines prévues par les articles 62 et 194 du code de justice militaire.

2° *Les agents des subdivisions territoriales* sont, en principe, à la mobilisation, maintenus dans leur emploi du temps de paix. Mais se trouvent *ipso facto*, militarisés dans cet emploi et portent un brassard dont la couleur varie, suivant le service auquel ils appartiennent (blanc pour l'Administration centrale et l'exploitation, jaune pour la voie, rouge pour la traction).

Les membres des subdivisions territoriales comprennent en fait la grande majorité du personnel des réseaux et ont la charge d'assurer l'exécution normale des transports de guerre sous l'autorité de la Commission de Réseau dont ils relèvent. Mais l'emploi de ces subdivisions n'est pas limité à la zone de l'intérieur. Le service dans la zone des armées est aussi assuré par leurs soins jusqu'au « stations de transition ». D'autre part, les agents des subdivisions territoriales peuvent être appelés en cas de besoin, pour compléter les Sections actives des Chemins de fer de campagne déjà constituées, ou pour former des Sections actives nouvelles.

3° *Les agents des Sections actives de chemins de fer de campagne*, dès le décret de mobilisation, sont considérés comme se trouvant sous les drapeaux et doivent immédiatement revêtir un uniforme. Mais, en fait, les sections de chemins de fer de campagne ne sont effectivement mobilisées qu'au fur et à mesure des besoins et les agents qui les composent restent à

la disposition des Commissions de réseau qui les affectent momentanément à leurs fonctions habituelles.

Le personnel de ces sections actives, après avoir d'ordinaire, puissamment participé aux transports les plus importants de mobilisation et de concentration sera appelé progressivement, à la suite des événements militaires, pour effectuer la remise en état, l'exploitation et l'entretien des lignes situées dans le voisinage de l'ennemi et comprises au-delà des « stations de transition » (1).

### **Compagnies territoriales de sapeurs de chemins de fer.**

Le 5<sup>e</sup> régiment de génie comprend en temps de guerre les compagnies de première ligne (actives et de réserve) et des compagnies territoriales.

Ces dernières peuvent rester dans la zone de l'intérieur à la disposition du chef de l'Etat-Major de l'armée (4<sup>e</sup> Bureau) et être employées à la remise en état des voies, à leur entretien ou à l'aménagement de lignes nouvelles.

### **Garde des voies ferrées.**

La surveillance et la garde des voies ferrées est effectuée suivant les programmes établis en temps de paix.

Si les événements l'exigent, les Compagnies prennent d'abord toutes les dispositions préliminaires utiles et assurent avec leur personnel de la voie la garde des ouvrages d'art et des parties importantes de leur réseau. Dès le décret de mobilisation un service beaucoup plus complet est organisé par

---

(1) Sur les 10 sections constituées en 1914, 7 ont été mobilisées en tout ou en partie pendant la guerre. Ce sont les 3<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 1<sup>re</sup>, 6<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections.

subdivision de région, sous l'autorité du Commandant du Corps d'armée, à l'aide des hommes de la réserve de l'Armée territoriale désignés à l'avance.

\*\*\*

## 2°. — RÉSEAU DES ARMÉES

### **Général Commandant en chef.**

En vertu de la délégation du Ministre de la Guerre, le Commandant en chef a une autorité absolue sur les chemins de fer situés dans la « partie du territoire assignée à ses opérations » (1).

Pour la bonne exécution de ses ordres de transport, il confie le fonctionnement du service à un « Directeur de l'arrière » et à un « Directeur des chemins de fer ».

### **Directeur de l'Arrière.**

L'officier général, Directeur de l'arrière exerce la direction supérieure des chemins de fer sur le Réseau des armées.

Mais sa fonction semble être plus spécialement destinée à assurer la collaboration du Service des étapes et du Service des Chemins de fer et à établir une certaine coordination des efforts sur les lignes du réseau des armées et sur les lignes de l'intérieur.

C'est le Directeur de l'arrière qui fixe les « Stations de transition » séparant les fractions de Chemins de fer exploi-

---

(1) Loi du 28 décembre 1888, art. 23, successivement modifiée au cours de la guerre par les décrets du 18 novembre 1916, 27 décembre 1916, 9 mai 1917, 15 septembre 1917 et surtout par l'important décret du 26 juillet 1918 (voir III<sup>e</sup> partie, chap. II, titre II).

tées par le personnel des Compagnies, des fractions exploitées par les troupes de Chemins de fer.

### **Directeur des Chemins de fer aux Armées.**

La Direction d'ensemble des transports par voie ferrée appartient en fait, au Directeur des Chemins de fer aux armées.

Ce dernier, installé auprès du Directeur de l'arrière est assisté d'un personnel technique et militaire nombreux.

Il dispose comme organes d'exécution :

a) en deçà des stations de transition : de Commissions de réseau ;

b) Au-delà des stations de transition : de Commissions de Chemins de fer de campagne.

#### **a. — EN DEÇA DES « STATIONS DE TRANSITION »**

### **Commissions de Réseau.**

Ces Commissions de réseau ont une composition analogue à celles établies sur le Réseau de l'intérieur. Elles se trouvent immédiatement subordonnées au Directeur des Chemins de fer aux Armées et doivent assurer la bonne marche du service sur les lignes comprises entre la ligne de démarcation et les « Stations de transition », dont l'exploitation incombe aux Compagnies nationales.

Des Sous-Commissions de réseau, des Commissions Régulatrices et des Commissions de Gare, placées sous leurs ordres constituent leurs agents d'exécution.

### **Sous-Commission de Réseau.**

Formées d'un Sous-commissaire militaire et d'un Sous-commissaire technique, les Sous-Commissions de réseau ont une mission identique à leurs organes similaires de l'intérieur.

### **Commissions régulatrices.**

Les Commissions Régulatrices sont spécialement créées pour affecter aux transports de guerre leurs véritables destinations et pour donner aux divers mouvements toute la souplesse qu'exigent des circonstances extrêmement variables.

Il y a lieu de distinguer les Commissions régulatrices de *concentration* chargées d'assurer la continuité du courant de concentration et d'orienter les trains vers les gares de débarquement appropriées, et les Commissions régulatrices *de Communication*, destinées à préparer et à organiser les transports nécessaires pour le ravitaillement et les évacuations d'une ou plusieurs armées après leur concentration. Ces Commissions ont toutes, une mission particulièrement délicate.

Leur composition est la même que celle des Sous-Commissions de réseau, mais elles disposent d'un personnel et d'un matériel important, et siègent aux gares régulatrices.

### **Commissions de Gare.**

Ces Commissions gardent les attributions des Commissions de gare de l'intérieur. Le Commissaire militaire, commandant d'armes dans sa gare, veille au maintien de l'ordre et fait appliquer les consignes militaires et techniques par toutes les troupes de passage. Dans ce but, il peut requérir le concours des commandants de troupes quel que soit leur grade.

Le Commissaire technique remplit le rôle de chef de gare et en dehors de ses obligations ordinaires, doit prendre les précautions utiles pour éviter, dans la gare, ses dépendances et ses abords tout encombrement de nature à gêner ou à ralentir la circulation.

**Personnel réquisitionné. — Subdivisions territoriales et Sections actives des Chemins de fer de Campagne.**

Les lignes du réseau des armées jusqu'aux « Stations de transition » sont exploitées, comme les lignes de l'intérieur par le personnel des Compagnies, non soumis aux obligations militaires, mais *réquisitionné* et par les agents des subdivisions territoriales ou des sections actives de Chemins de fer de campagne non effectivement mobilisées.

*b.* — AU DELA DES « STATIONS DE TRANSITION »

**Commissions de Chemins de fer de campagne.**

L'exploitation militaire des sections de voies ferrées au delà des stations de transition est confiée à des Commissions de Chemins de fer de campagne dont le Directeur de l'arrière fixe le nombre suivant les besoins (1).

Chaque Commission se compose d'un Officier supérieur du service de l'Etat-Major, président, et d'un Ingénieur en chef des Chemins de fer (2) nommés par le Ministre de la Guerre.

Le Président est, en toutes circonstances, le chef suprême de la Commission. Il a comme adjoint un Capitaine, du service, chargé de le suppléer en cas d'absence ou d'empêchement, et dispose d'un personnel auxiliaire formé de secrétaires et de plantons.

Les Commissions de Chemins de fer de campagne reçoivent leurs instructions du Directeur des Chemins de fer aux armées.

---

(1) Trois de ces Commissions sont constituées déjà en temps de paix.

(2) Qui peut être le commandant de la section de Chemins de fer de campagne mise à la disposition de la Commission.

Elles sont chargées : de l'exploitation des lignes qui leur sont affectées, de travaux d'entretien, des travaux de construction, de réparation et de destruction de la voie et des ouvrages d'art ; du choix et de l'installation des stations ouvertes aux services des transports.

Le personnel mis à la disposition des présidents de ces Commissions comprend : une ou plusieurs Sections de Chemins de fer de campagne, une ou plusieurs Compagnies de Sapeurs de Chemins de fer, des Commissions de gare, et, quand les circonstances l'exigent, de Commissions régulatrices spéciales qui sont directement sous leurs ordres.

### **Sections de Chemins de fer de campagne.**

Les 10 Sections de Chemins de fer de campagne, constituées, en temps de paix, par les agents des Compagnies de Chemins de fer, volontaires ou assujettis au service militaire fournissent, en temps de guerre, au fur et à mesure des besoins, concurremment avec le Génie, le personnel nécessaire pour assurer, à proximité de l'ennemi ou au-delà de la frontière, la remise en état des voies ou l'exploitation des lignes ferrées dont le service ne peut être effectué par les Compagnies.

Les agents incorporés dans les sections portent constamment un uniforme — sont soumis à toutes les obligations militaires — jouissent de toutes les prérogatives des belligérants et se trouvent assujettis à toutes les règles du droit des gens.

L'ingénieur en chef, en fonction au moment de la mobilisation, garde le commandement de la section et devient responsable de la tenue des contrôles.

Il est assisté, nous l'avons vu, d'un conseil d'administration qui en temps de guerre s'occupe aussi : des demandes de matériel et d'approvisionnement, des demandes de fonds rendus nécessaires par les dépenses d'exploitation, de la passation des

marchés importants, des demandes de renforts et de personnel auxiliaire.

Le Conseil d'administration prépare, en outre, toutes les instructions relatives à l'organisation générale du service et reste en communication permanente avec les Compagnies qui ont fourni tout ou partie du personnel de la section, pour assurer une certaine homogénéité d'exploitation.

### **Compagnies de Sapeurs de Chemins de fer.**

Les Compagnies de première ligne du cinquième régiment de génie (active et réserve) sont pourvues, chacune, d'un parc sur rail et d'un parc cantonnement permettant le transport rapide du personnel et son stationnement.

Elles disposent d'autre part, d'un puissant outillage, d'un nombreux matériel et d'une réserve très importante de ponts destinés à la réparation rapide des ouvrages détruits.

Ces Compagnies de première ligne sont spécialement chargées de la remise en état des voies ferrées et de la réparation des ouvrages d'art, au moment d'une progression des armées. Les destructions des lignes ou des installations leur incombent également. Elles peuvent aussi, en cas de besoin, exploiter certaines sections de voies ferrées.

★★

### **3°. — SYSTÈME DE RÉMUNÉRATION DES COMPAGNIES**

Cette organisation des transports de guerre, préparée avec beaucoup de soin, dans ses moindres détails, aurait cependant été incomplète si l'on n'avait pas réglé le système de rémunération des Compagnies.

Son élaboration a présenté diverses phases qu'il est utile de

rappeler pour la juste compréhension du mode de rémunération en vigueur au moment de la déclaration de guerre.

Après la campagne de Crimée, le gouvernement profita des conventions intervenues en 1859 pour obtenir des Compagnies, des conditions privilégiées en faveur des transports militaires.

Aux termes de l'art. 54 des nouveaux cahiers des charges les transports de militaires voyageant par corps ou séparément devaient être effectués pour le quart de la taxe du tarif fixé par le cahier des charges ; les transports en grande masse de troupes et de matériel, moyennant la moitié du même tarif.

Cette dernière stipulation visait, sans nul doute, le trafic de guerre et accordait semblait-il une réduction appréciable à l'Etat.

Cependant, au moment de régler les transports occasionnés par la Campagne d'Italie l'Administration de la guerre se prévalut du peu de clarté du cahier des charges pour prétendre au bénéfice du tarif le plus réduit. Pendant la durée des opérations les réseaux avaient réussi à exécuter en partie, les transports commerciaux. L'Etat soutenait que la totalité du matériel n'ayant pas été employée à ses propres besoins, il avait à payer la taxe du quart et non point celle de la moitié. Les Compagnies répondaient qu'elles avaient donné satisfaction à la totalité des besoins de l'Etat et qu'elles ne pouvaient être punies, pour s'être efforcées de donner, en même temps, et dans une mesure restreinte, satisfaction aux besoins du public.

Finalement, le différend fut porté devant le Conseil d'Etat. Un arrêt du 26 août 1865 décida que le prix stipulé de la moitié de la taxe normale ne devait pas être réduit au quart pour ce seul motif que les Compagnies, après avoir satisfait à toutes les exigences de la réquisition, avaient continué, en partie, leur service ordinaire.

La jurisprudence était fixée, L'Etat devait donc payer pour

tous ses transports de guerre, la moitié de la taxe du tarif fixé au cahier des charges. Il profitait encore, comparative-ment, de prix très réduits.

C'est sur cette base que furent réglés les transports de la guerre de 1870.

Mais dans les années qui suivirent, l'augmentation progressive du trafic et les améliorations réalisées dans le mode d'exploitation permirent de diminuer les tarifs à plusieurs reprises.

Les avantages accordés à l'Etat par l'article 54 disparurent avec ces réductions successives, la moitié du tarif légal du cahier des charges n'étant pas sensiblement différente de la totalité des tarifs nouveaux.

On se rendit compte, d'autre part, que le système en vigueur par la multiplicité des calculs, des vérifications et des mesures de contrôle qu'il nécessitait était une source de difficultés inextricables.

Il obligeait, en effet, à distinguer entre les transports de grande et de petite vitesse, à tenir compte des classes des différentes voitures réellement utilisées par les militaires, à constater, pour chaque expédition le poids et la nature des marchandises, et à appliquer des majorations diverses prévues dans des barèmes compliqués à certaines catégories d'objets, aux explosifs par exemple.

Ces opérations étaient difficilement réalisables avec l'intensité et la multiplicité des transports de guerre.

La loi de 1888 venait d'organiser d'une façon rationnelle le service militaire des Chemins de fer, il fallait maintenant trouver un système pratique, d'une application simple pour indemniser les Compagnies, de façon équitable.

Le ministre des Travaux publics institua, sous la présidence de M. le Conseiller Cotelle *une Commission dite des transports*

*et des réquisitions pour étudier et négocier avec les Compagnies une convention nouvelle.*

Ces études et ces négociations faites de concert avec M. Maucière, contrôleur de l'Administration de l'Armée aboutirent à la conclusion du traité du 12 juin 1898 connu sous le nom de *traité Cotellet*.

*Le principe de l'accord était la fixation d'un prix de base unique et forfaitaire applicable à tous les transports de la guerre, quelle que fut leur nature et quelle que fut la vitesse demandée.*

*Ce prix était déterminé par le prix moyen payé, en fait, par le public, pendant l'année précédant la mobilisation, pour le transport d'une tonne de marchandise quelconque, en petite vitesse, pendant un kilomètre.*

Pour les expéditions de détail le prix de base était appliqué aux poids réellement transportés.

Pour les transports effectués en wagons complets, le prix de base devait être multiplié par un coefficient invariable de 6,25 qui représentait le chargement forfaitaire et uniforme, pour tous les wagons, de six tonnes et un quart, quel que fut le poids véritable.

Quant au transport des hommes isolés, on appliquait, par unité, sans tenir compte de la classe de voiture ou de la nature de wagon aménagé, le prix du wagon complet divisé par 21,5.

Les prix ainsi définis étaient appliqués sans aucune addition pour frais accessoires. Ils comprenaient tout ce qui pouvait être dû aux Compagnies comme indemnité de réquisition générale, même pour l'occupation par l'autorité militaire, des gares et autres installations.

Par suite de l'abaissement des tarifs et en raison de la forte proportion des transports pondéreux, taxés à des prix très bas,

le prix moyen de la tonne kilométrique était en 1896 d'environ 5 centimes 10.

Le traité Cotellet présentait donc le double avantage de faire bénéficier l'Etat de prix bien inférieurs à la moitié de la taxe du tarif inséré au cahier des charges et de résoudre préventivement, par une convention, toutes les complications que n'aurait pas manqué de faire naître l'application du système antérieur.

Ce traité fait pour une durée de 10 ans devait continuer par tacite reconduction de dix ans en dix ans. L'Etat et les Compagnies ayant la faculté de le résilier en prévenant un an avant l'expiration de la période en cours.

*Le 2 avril 1903 un règlement* intervenu entre le ministre de la Guerre et les grands réseaux fixa les conditions d'application du traité conclu le 12 juin 1898, précisa le mode de taxation, le calcul des distances, la rapidité des transports, les indemnités pour retard et stationnement, ainsi que les conditions d'exécution du chargement, du déchargement et du camionnage du matériel.

*Une première annexe* au règlement du 2 avril 1903 modifia le 12 juillet 1905, certaines dispositions relatives aux transports de mobilisation et de démobilisation.

Le 11 juillet 1906, une deuxième annexe, réglementa le transport des effets et des armes des troupes du service de garde de voies ferrées.

Puis, un avenant au règlement du 2 avril 1903 en date du 30 octobre 1913 fixa les conditions d'emploi des ouvriers étrangers aux Compagnies de Chemins de fer.

---



DEUXIEME PARTIE

---

L'EFFORT FOURNI  
PAR LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
PENDANT LA GUERRE 1914-1919

---



## CHAPITRE I

---

### L'Effort militaire

---

#### LES MESURES PREPARATOIRES. —

#### LES TRANSPORTS DE COUVERTURE DE MOBILISATION ET DE CONCENTRATION

##### Les mesures préparatoires.

Telle était notre organisation, le 23 juillet 1914, au moment où le baron Giesl, Ministre Autrichien à Belgrade remit au Gouvernement Serbe la note comminatoire que l'on connaît.

Le 25, en dépit de la brutalité de l'ultimatum, la Serbie, sur les conseils pressants de la France et de la Russie acquiesçait aux exigences humiliantes de l'Autriche. Mais les puissances centrales voulaient la guerre (1) ; Berlin demandait à Vienne de « mettre le monde devant un fait accompli ». Le baron Giesl quitta Belgrade. L'Autriche commença à mobiliser.

---

(1) L'Autriche savait bien qu'elle provoquerait ainsi l'intervention de la Russie protectrice du petit royaume slave. L'Allemagne alliée de l'Autriche se déclarerait alors en état de guerre avec la Russie. La France liée par son traité d'alliance soutiendrait la Russie, alors l'Allemagne lui déclarerait la guerre.

En même temps, des préparatifs inquiétants avaient lieu en Allemagne ; les gares étaient occupées militairement ; l'armement des places voisines de notre frontière s'effectuait avec activité. Le conflit, localisé tout d'abord, menaçait de s'étendre.

Le 26, nos chemins de fer étaient assaillis par de nombreux étrangers qui regagnaient, en toute hâte, leur pays. De plus en plus, l'horizon diplomatique s'assombrissait, et précisément à cette époque de l'année beaucoup de Régiments, désignés pour constituer nos lignes de couverture, étaient éloignés de leurs garnisons ; plusieurs se trouvaient dans des camps d'instruction, d'autres se déplaçaient pour s'y rendre. On décida de rappeler immédiatement ces différents corps et de les rapatrier par voie ferrée ; d'autre part, le Quatrième Bureau de l'Etat-major général de l'Armée adressa aux administrations de Chemins de fer un premier avis pour les inviter à se préparer et à faire rentrer leurs agents en congé.

Le lendemain, toutes les dispositions utiles furent prises pour assurer dans de bonnes conditions des transports de couverture éventuels.

Le 28, l'Autriche déclarait la guerre à la Serbie. L'attitude intransigeante de l'Allemagne, le soin qu'elle mettait à écarter toute tentative de médiation, l'intensité de ses mouvements de troupes dans la région de Metz et de Francfort laissaient assez apparaître la nature belliqueuse de ses desseins.

Des mesures de sécurité s'imposaient et nos Réseaux organisèrent eux-mêmes avec le personnel disponible du service de la voie, la garde des ouvrages d'art, des voies et des lignes télégraphiques.

Le 29 juillet, fort heureusement, la Compagnie de l'Est avait terminé le débarquement de 91 trains employés à rapatrier les régiments de ses diverses garnisons, car ce même jour l'Allemagne installait ses lignes de couverture à quelques cen-

taines de mètres de notre frontière sur tout le front, du Luxembourg aux Vosges.

Néanmoins, en France, on se refusait encore à abandonner l'espoir du maintien de la paix si ardemment désiré. Dans la matinée du 30, le Conseil des ministres convint de placer nos troupes à dix kilomètres de la frontière pour éviter tout incident et toute suspicion d'intentions agressives.

Mais, le lendemain, l'Allemagne proclamait « *l'Etat de danger de guerre* » ; désormais le conflit semblait inévitable.

Les réseaux reçurent un second avertissement pour procéder à la préparation des lignes à affecter à la mobilisation. Partout et spécialement sur l'Est on se mit activement à l'œuvre.

On organisa de façon plus vigilante la garde civile des voies ferrées, on rassembla le matériel et les agrès nécessaires aux transports militaires. On procéda aussi à une répartition judicieuse du matériel roulant et à l'outillage des lignes qui auraient à supporter des courants intenses.

Dans l'après-midi, les troupes allemandes coupèrent la voie ferrée dans le voisinage immédiat de notre frontière, suspendirent le passage des trains et gardèrent même une locomotive française (1).

Le Gouvernement décida de prendre des mesures complémentaires de précaution et prescrivit la mise en place du dispositif de couverture.

Nos Réseaux firent alors replier sur l'intérieur les machines, les wagons et le matériel qui se trouvaient sur les parties de ligne trop exposées ainsi que plus de 120 locomotives appartenant à différents dépôts voisins de la frontière.

---

(1) A Montreux-Vieux.

### **Les transports de couverture.**

D'après les prévisions, plus de six cents trains allaient être nécessaires pour les transports de couverture. Décidés à 15 heures, ils devaient commencer six heures plus tard, et dans ce court laps de temps il fallait rassembler le matériel, former les trains appropriés et les amener ensuite aux différents points d'embarquement.

Le trafic commercial restait intense. Voyageurs et marchandises affluaient sur les lignes. Les nombreux Français en villégiature sur les bords de la mer ou dans les montagnes rentraient précipitamment. Plus de 200.000 Serbes, Russes, Italiens, Suisses, Allemands et Austro-Hongrois gagnaient la frontière. Depuis le 25 juillet 500.000 personnes étaient arrivées ou passées à Paris. Le 31, le mouvement atteignait son maximum d'importance. La gare du Nord était encombrée de 15.000 colis et plus de 300 tonnes de marchandises. Le service normal ne suffisant plus, les Compagnies devaient, déjà, multiplier les trains supplémentaires.

Néanmoins, les transports de couverture ordonnés s'effectuèrent sans le moindre à-coup. Commencés dans la soirée du 31, ils furent terminés, moins de trois jours plus tard, après avoir exigé sur les différents réseaux la circulation de plus de 570 trains dont 293 sur l'Est.

### **Les transports de mobilisation.**

L'Angleterre, la Russie et la France s'obstinaient à croire la paix encore possible, quand l'Allemagne se jeta brutalement à la traverse de toutes les négociations proposées.

Le 1<sup>er</sup> août, le Conseil des ministres estima qu'on ne pouvait reculer davantage l'ordre de mobilisation. Envoyé télégraphi-

quement, il parvint aux Administrations de Chemins de fer entre 15 heures et 17 heures et fut transmis aussitôt aux gares, aux stations et aux moindres haltes.

Depuis plusieurs jours les Compagnies se préparaient. Le personnel rationnellement réparti d'après les instructions de l'Etat-Major recevait de ses Chefs de service, des indications précises sur les obligations militaires et le rôle technique qu'il aurait à remplir.

Les machines nécessaires à la traction venaient se placer aux points convenables. Les approvisionnements étaient complétés. Des réserves de voitures constituées dans les gares, de formation où de bifurcation, attendaient leur mise en service. Un grand nombre de wagons couverts retirés du trafic commercial avaient été pourvus de bancs mobiles, plus de 5.000 se trouvaient déjà aménagés sur le Nord.

Personnel et matériel pouvaient entreprendre leur tâche.

Le premier jour de la mobilisation était fixé au dimanche 2 août. A minuit, les Chemins de fer devaient passer sous l'autorité militaire et la totalité des ressources des réseaux allait être affectée aux besoins de l'Armée.

Dans les gares, des affiches annoncèrent la suspension des transports commerciaux. Les marchandises furent déchargées pour rendre les wagons disponibles. Les horaires nouveaux remplacèrent les horaires en cours. Les Commissions de Réseau et tous les éléments de notre organisation militaire des Chemins de fer entrèrent en fonction.

Pour constituer les Corps, et Services à leurs effectifs de guerre, il fallait immédiatement amener à destination, des centaines de milliers de réservistes, de nombreuses unités détachées de leurs corps et les multiples fractions actives destinées à constituer les formations de réserves.

Il fallait, aussi, transporter le personnel de garde des voies de

*[Faint, illegible handwritten notes or bleed-through from the reverse side of the page.]*

... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...

... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...

... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...

... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...

... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...  
 ... (unvollständig) ...

de 3 corps d'armée. Sur l'Est, on enregistra pendant cette période le passage de 4.280 trains de concentration et de ravitaillement. Le nombre des trains sur ce réseau atteignit 388 dans la journée du 9 août, le lendemain il montait à 395 (1).

Certaines gares régulatrices eurent à orienter 200 trains par 24 heures, soit, en moyenne, *un train toutes les huit minutes*.

Avec ses seules ressources la Compagnie de l'Est n'aurait pas pu alimenter des courants aussi intenses.

La destination des trains étant, en principe, inconnue jusqu'à la gare régulatrice, la durée du trajet se trouvait toujours indéterminée et risquait souvent d'être excessive. En présence de pareils aléas on aurait dû doubler l'équipe normale de chaque locomotive.

La traction, d'autre part, absorbait un matériel important.

Le Nord, l'Etat, le P.-O., et le Midi mirent à la disposition de l'Est 316 équipes sans machines, des locomotives de réserve (3) et prirent ensuite à leur charge la traction des trains sur une partie du réseau. Ces mesures n'étaient pas sans présenter de très gros inconvénients car les matériels et les procédés d'exploitation élémentaire des diverses Compagnies, différaient à ce moment, de façon très sensible. Un grand nombre de mécaniciens durent conduire des machines que souvent ils connaissaient mal, sur les lignes d'un réseau où ils n'avaient jamais circulé, où les mouvements atteignaient leur maximum

---

(1) L'Orléans transporta 600.000 hommes et 144.000 chevaux.

(2) Le 22 juillet 1870, journée où le nombre des trains atteignit le maximum, la Compagnie de l'Est avait mis en marche 74 trains militaires, avec la plus grande difficulté.

(3) Le réseau de l'Etat mit à lui seul, à la disposition de l'Est, 97 de ses plus puissantes locomotives pour coopérer aux transports de concentration sur les lignes de Paris-Reims et Paris-Châlons.

de fréquence et où les conventions signalétiques leur étaient étrangères. Il faut penser à la tension d'esprit, à la fatigue et aussi au dévouement inlassable de ces hommes qui, pendant des semaines, restèrent tous les jours des dizaines d'heures à régler la marche de machines compliquées et à chercher des yeux, souvent dans la nuit, des disques dont ils ignoraient la situation approximative et presque la signification.

« Au cours de cette fiévreuse période, les agents de nos  
« réseaux ferrés n'eurent ni répit, ni repos. Certains firent  
« jusqu'à 40 et 45 heures de service sans quitter leur machine,  
« sans descendre de fourgon, sans abandonner les leviers  
« d'aiguillage (1). »

Mais grâce à la justesse des prévisions de notre Etat-Major, aux judicieuses dispositions prises par nos Compagnies, et à la patriotique activité de tout leur Personnel, nos Chemins de fer ont eu le glorieux mérite de préparer dans les meilleures conditions, la glorieuse mission de l'Armée nationale.

Le 19 août, 1.296.000 soldats français dotés de 449.000 chevaux et d'un matériel de guerre considérable étaient rassemblés dans la zone de concentration et pouvaient défendre le territoire contre la furieuse tentative de l'envahisseur.

### **Les transports de concentration anglais.**

Les accords militaires et navals précédemment conclus entre la France et l'Angleterre, laissaient au Gouvernement Britannique une entière liberté d'action dans le conflit qui venait d'éclater.

La violation des engagements internationaux souscrits par

---

(1) *Railway-Age*, revue américaine dont un article, reproduit dans le Larousse mensuel, est consacré aux Chemins de fer français (n° 108, février 1916).

l'Allemagne et l'invasion de la Belgique fixèrent, bientôt, sa conduite. Le 5 août, l'Angleterre entra dans la lutte avec toutes ses forces de terre et de mer et décidait de venir se battre à nos côtés.

Le transport des premières troupes britanniques devait commencer sur les réseaux français, le 12 ; des retards apportés dans l'exécution de la mobilisation les firent s'ajourner au 15 août.

Une opération aussi délicate que celle de la concentration des troupes dont les arrivées allaient se succéder de façon très irrégulière pouvait difficilement s'improviser et dans cette occasion la prévoyance de notre Etat-Major nous évita, encore, bien des déboires ; le Quatrième Bureau avec sa prudence habituelle avait eu le soin de préparer bien à l'avance, une coopération qu'aucun texte diplomatique ne permettait d'envisager.

L'éventualité d'une intervention Anglaise avait été mise à l'étude depuis longtemps et déjà en 1908 la Commission de réseau du Nord avait établi un projet de plan « de transports Anglais » qui après plusieurs remaniements était devenu définitif en mai 1912.

On se trouvait en présence de difficultés très spéciales, tributaires des transports maritimes, ces mouvements par voie ferrée allaient être soumis à tous leurs aléas et semblaient devoir s'effectuer sur les lignes au fur et à mesure de l'arrivée des paquebots, c'est-à-dire par à-coups, sans aucune régularité, sans aucune possibilité de prévision. Dans ces conditions, nos disponibilités en matériel et le rendement forcément limité de nos installations les auraient rendus inexécutables, car nos lignes et nos installations n'auraient pas tardé à être complètement embouteillées. Pour régulariser ce débit intermittent, surtout pour donner aux Compagnies le moyen de

préparer les trains strictement nécessaires, on avait finalement décidé d'enlever les corps de troupes le surlendemain de leur atterrissage dans le port de Boulogne, de Rouen ou du Havre et d'amener les unités débarquées dans la zone de concentration (Maubeuge, Busigny, Hirson) par deux lignes passant par Amiens.

Dès le 7 août, toute l'organisation ferroviaire était prête. Effectivement les transports commencèrent le 15 et continuèrent les jours suivants dans le plus grand ordre avec une densité qui atteignit 45 trains par 24 heures.

*Malgré le gros effort fourni pour satisfaire les besoins militaires nationaux et les évacuations belges, la Compagnie du Nord amena, en 10 jours, à la gauche des divisions Françaises, une armée Anglaise forte de près de 120.000 hommes, avec 45.620 chevaux, 5.565 canons, 1.380 voitures et 2.108 bicyclettes (1).*

★★

## **LES TRANSPORTS NECESSITES PAR LES OPERATIONS PENDANT LES PREMIERS MOIS DE LA GUERRE**

Tout en assurant, la mobilisation, la concentration des troupes Françaises et le transport des effectifs Anglais, nos Commissions de Réseaux avaient pris la précaution de préparer un certain nombre de trains pour donner à notre Commandement la possibilité de réaliser de rapides déplacements de troupes. Le 13 août, l'Est, le Nord et le P.L.M. pouvaient mettre à la disposition du Général en chef un total de 150 rames du type réglementaire de 50 wagons (2). Trois

---

(1) Le port du Havre avait expédié 180 trains; celui de Boulogne 92, celui de Rouen 67.

(2) 2 types de trains étaient prévus :

a) pour le transport des éléments combattants, un type « combattant ».

jours plus tard, la Commission de Réseau de l'Est recevait l'ordre d'amener immédiatement à Maubeuge le 18<sup>e</sup> Corps d'armée, stationné dans les environs de Toul. Sans doute, de pareils transports avaient été prévus, mais aucun d'eux n'avait encore été exécuté ; ils donnaient lieu à certaines préoccupations. Ils exigeaient la circulation de rames vides, de trains en charge, puis, le retour du matériel utilisé ; or, ces multiples courants allaient couper des lignes en pleine activité et devaient se coordonner de façon parfaite avec les autres mouvements effectués sur le parcours. Leur réalisation semblait, donc, assez délicate. Ils commencèrent le 17 août et furent néanmoins terminés sans incident regrettable, dans la matinée du 21, après avoir exigé la formation et la mise en marche de 110 trains qui se succédèrent environ toutes les demi-heures.

Au moment même où les transports du 18<sup>e</sup> Corps étaient en pleine activité, le Commandement demanda au réseau de l'Est de prendre le 9<sup>e</sup> Corps dans la région de Nancy, pour l'acheminer vers Sedan. Ce deuxième mouvement fut entrepris aussitôt et, le 22 août, 55 trains avaient été déjà mis en route sur des itinéraires indépendants, lorsque, brusquement, à la suite d'événements militaires les embarquements furent suspendus. Les rames préparées se trouvaient désormais inutilisées. Il fallut les garer et les diriger sur l'arrière, en longues files, alors que les voies commençaient à être très sérieusement encombrées par les transports de toutes sortes.

Le trafic à long parcours augmentait sur les Réseaux au fur et à mesure que de nouvelles unités venaient débarquer à la

---

composé de 1 voit. à voyageurs, 34 wagons couverts, 13 trucks, 2 fourgons.

b) pour le transport des parcs et convois, un type « Parc » comprenant 1 voit. à voyageurs, 24 wagons couverts, 23 trucks et 2 fourgons.

frontière. Les effectifs à ravitailler grossissaient tous les jours. Des trains de plus en plus nombreux devaient aller chercher dans les gares de rassemblement de chaque région, dans les stations magasins ou dans les entrepôts, les vivres, les munitions et le matériel nécessaires aux troupes qui entamaient le combat.

Pour donner aux multiples convois dirigés vers l'avant la destination pour laquelle ils avaient été établis, des Commissions régulatrices de communication furent installées dès le 19 août à Gray, Is-sur-Tille, Châlons-sur-Marne, Troyes et Reims. Mais ces organes venaient à peine de commencer à fonctionner qu'ils durent se replier sous la poussée germanique.

### **Le repli.**

En effet, malgré leur héroïque résistance, les troupes Belges avaient été submergées par les masses ennemies. Le 17 août, les Allemands avaient réduit les derniers forts de Liège, le 20 ils entraient à Bruxelles et continuaient leur progression en « apportant, à la stupeur du monde civilisé, leur monstrueux système de terreur sur les populations des villes et des villages envahis (1). »

Cependant, le 22, les Armées Françaises et Anglaises leur barraient la route et prenaient l'offensive sur un front de 200 kilomètres, du Luxembourg Belge jusqu'à Condé. Mais les conditions de la lutte étaient inégales et l'admirable ardeur combative des forces Franco-Britanniques, sans densité suffisante, ne put réussir à endiguer le formidable flot qui déferlait sur notre frontière du Nord dans la direction de Paris.

---

(1) Paul Ginisty : *Histoire de la guerre.*

Le Général en chef, pour rétablir la situation, résolut de garder ses troupes intactes et de reculer, en combattant jusqu'à ce que la reprise de l'offensive, dans des conditions plus favorables fut possible.

Sans doute, c'était une « manœuvre en arrière pour préparer une manœuvre en avant ». Mais le mouvement de retraite en laissant un champ, toujours plus vaste, à l'invasion, allait entraîner pour nos Réseaux, de nouveaux transports et de sérieux sacrifices.

Déjà le 11 août, un train d'émigrants Belges était arrivé à Creil. A partir du 20 août, les gares de Belgique et du nord de la France virent affluer en grand nombre, de tous les points de la région, les habitants affolés qui voulaient se soustraire aux odieux procédés de l'ennemi (1). Du 20 au 22, 14 trains de réfugiés Belges passèrent la frontière et bientôt l'exode se généralisa au point d'atteindre des proportions gigantesques. En 10 jours, plus de 100.000 personnes se présentèrent à la gare de Laon. De nos départements de la Meuse, des Ardennes, de la Marne, de l'Aisne, du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Oise, des centaines de rames amenèrent à Paris 1.500.000 voyageurs qu'il fallut, presque aussitôt, transporter en Province.

A peine amorcé, le mouvement gagna la région parisienne.

Le 2 septembre, sous la menace de l'avance allemande, le gouvernement lui-même, prit la détermination d'aller s'installer à Bordeaux, avec les pouvoirs publics, nos grandes Administrations, les Commissions de réseau des Compagnies

---

(1) Le Kaiser Wilhem II écrivait au début d'août 1914 à l'Empereur d'Autriche-Hongrie François-Joseph : « Mon âme se déchire, mais il faut tout mettre à feu et à sang, égorger hommes, femmes, enfants et vieillards, ne laisser debout ni un arbre ni une maison. Avec ces procédés de terreur, la guerre finira avant deux mois ».

de Chemins de fer de la zone de l'intérieur (1) et d'enrayer dans le sud de la France nos richesses artistiques, ainsi que l'encaisse de nos établissements financiers. La Compagnie du P.L.M., du P.O. et de l'Etat durent organiser, en quelques heures, de nombreux trains spéciaux et les « glisser » ensuite à travers les milliers de trains de voyageurs qui, sans trêve, quittaient Paris, à pleine charge.

Dans la seule journée du 3 septembre, le seul réseau du P.O. fit partir 50.000 personnes.

Pour remédier à l'absence des Commissions de réseau, on organisa à Paris une « Direction des chemins de fer du camp retranché » auprès de laquelle chaque Compagnie désigna un membre technique ; puis en raison de l'intensité du mouvement sur les lignes de ceinture, une Commission de réseaux des ceintures fut créée.

Partout les trains se succédèrent à quelques minutes d'intervalle, grâce à des prodiges d'ingéniosité et de précision réalisés par nos Ingénieurs.

A l'exode de la population civile s'ajouta, d'ailleurs, le transport précipité des milliers d'hommes appartenant aux dépôts des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> Régions dans les garnisons de l'Ouest et du Centre (2), puis l'évacuation des armes et de l'abondant matériel emmagasiné dans nos arsenaux du Nord et de l'Est (3).

---

(1) La Commission de réseau du Nord se divisa : le Commissaire technique s'installa à Boulogne-sur-Mer, le Commissaire militaire resta à Paris ; la Commission du réseau de l'Est suivit constamment le mouvement du G. Q. G. et s'installa successivement à Châlons, à Troyes et à Chaumont.

(2) Les dépôts de la 1<sup>re</sup> Région comprenaient 50.000 hommes ; 66 trains

(3) Malheureusement le défaut de main-d'œuvre empêcha parfois de complets furent nécessaires pour évacuer ceux de la VI<sup>e</sup> Région.

charger sur les wagons disponibles la totalité des objets que les chemins de fer étaient prêts à enlever. Sur quatre trains envoyés à la Fère, un seul put être chargé. A Lille, on ne put enlever que les fusils.

Nos troupes se replièrent, en infligeant à l'ennemi des pertes sensibles, et tandis qu'elles « disputaient le terrain pied « à pied, des centaines de trains qui avaient attendu jusqu'au « dernier moment purent recueillir les canons, les approvi- « sionnements, les vivres et les munitions. Près de 170 trains « circulèrent ainsi, durant certaines journées » (1) pour se diriger ensuite sur la Marne aux points fixés par le Commandement.

D'Alsace, de Lorraine, du Nord, nos Chemins de fer ramènèrent, à ce moment, de nombreux blessés dans nos formations sanitaires. Mais, bientôt, ces formations durent être transportées en arrière avec les gares régulatrices et leurs multiples services (2).

En même temps, il fallut organiser l'abandon progressif d'une partie de nos réseaux. Du 20 au 26 août, 1.710 locomotives et plus de 9.000 wagons belges vinrent grossir le courant qui passait sur nos lignes du Nord, pour se réfugier ensuite sur nos voies de garage. Peu après des séries de rames françaises durent refluer à leur tour.

Sur l'Est, l'évacuation des lignes dont la prise était imminente se fit avec une remarquable méthode. L'outillage des dépôts, les machines, les pièces de comptabilité, les caisses des gares furent, en temps utiles envoyées en arrière. Il ne resta dans chaque station que le personnel indispensable pour assurer la circulation des trains nécessaires aux Armées qui combattaient. A l'approche de l'ennemi, ce personnel mit hors

---

(1) Article paru dans le *Railway Age*, revue américaine et reproduit dans le *Larousse Mensuel*, n° 108, février 1916.

(2) La Gare régulatrice de Châlons dut se replier à Montereau, ce mouvement exigea 57 trains. La gare régulatrice de Reims fut transportée à Noisy-le-Sec en 84 trains; sur ce nombre, 39 trains furent affectés aux services de la boulangerie d'armée.

de service les appareils trop encombrants en enlevant les pièces essentielles, coupa et enchevêtra les lignes téléphoniques et quitta son poste en emportant tout ce qui aurait pu être utilisé.

Sur le réseau du Nord, ces mesures moins bien préparées, s'exécutèrent avec moins d'ordre, les évacuations furent souvent tardives ou trop précipitées, les destructions parfois trop importantes (1).

Mais, à peu près partout, les sapeurs de Chemins de fer firent sauter, au cours de la retraite, les ouvrages d'art et les fractions de lignes essentielles.

Le 4 septembre, les Allemands avaient dépassé la Marne. La majeure partie du réseau du Nord et des fractions très importantes du réseau de l'Est se trouvaient entre leurs mains (2). Cependant, la plupart des lignes étant inutilisables, les services de l'arrière ne purent faire parvenir aux unités de combat les munitions et les renforts qui leur auraient permis d'exploiter leur foudroyante progression.

De nombreux éléments de génie furent employés au rétablissement des voies ferrées, mais notre Commandement et nos Soldats ne leur laissèrent pas le temps de venir à bout de leur tâche.

### **La Bataille de la Marne.**

Le renforcement de nos Armées du centre et de gauche, commencé par le transport du 18<sup>e</sup> corps et d'une partie du

---

(1) Le réseau du Nord perdit de ce fait 1.200 agents laissés sans instructions suffisantes et 72 locomotives.

(2) Sur le réseau du Nord ils arrivèrent à Armentières, Béthune, Saint-Pol, Abbeville, Crèvecœur, Saint-Just, Saint-Ouen-l'Aumône et le Plessis-Belleville. Sur l'Est, ils atteignirent certaines sections des lignes : Paris-Vitry-le-François (d'Esternay à Sommesous) et Paris-Nancy (de Vitry-le-François à Revigny).

9<sup>e</sup> s'était poursuivi activement. Deux nouvelles Armées, la VI<sup>e</sup> (général Maunoury) et la IX<sup>e</sup> (général Foch) étaient entrées en ligne. Des dizaines de trains amenaient, tous les jours, de la région de l'Est, de nouvelles forces aux points du front les plus menacés.

Dans la soirée du 4 septembre, le général Joffre prit ses dispositions « pour profiter de la situation aventureuse de la première armée Allemande ». Le 6 au matin, les troupes Franco-Britanniques attaquèrent sur tout le front, et avec une **merveilleuse impétuosité** bousculèrent partout l'adversaire. Six jours plus tard, les Allemands avaient reculé de 75 à 100 kilomètres. L'invasion était repoussée ; le sort de la guerre se fixait.

Dès lors, nos Compagnies du Nord et de l'Est purent reprendre possession d'un grand nombre de lignes de leur réseau mais elles retrouvèrent la plupart d'entre elles mutilées ou détruites.

Sur le Nord, la ligne de Paris-Calais restait seule utilisable et pour rétablir les autres communications, des dizaines de ponts devaient être rétablis. Sur l'Est, 7 souterrains et 47 ponts étaient ruinés. Parmi ces multiples ouvrages à reconstruire certains avaient des dimensions considérables (1). Mais nos Sapeurs de Chemins de fer se mirent à l'œuvre avec une ardeur digne d'éloges. Grâce à l'important approvisionnement de ponts métalliques constitué avant la guerre (2) les réparations avancèrent en général avec une surprenante rapi-

---

(1) Le pont de Laversin sur la ligne de Paris à Creil, dont la longueur totale était de 108 mètres avait une pile détruite et deux travées complètement sectionnées. Il fallut établir une déviation à double voie de 3.860 mètres avec une estacade sur l'Oise de plus de 81 mètres de longueur. Ces travaux nécessitèrent 38.000 mètres cubes de terrassements divers et furent néanmoins exécutés en 35 jours.

(2) Au moment de l'ouverture des hostilités, il existait en France, dans

dité. Des dispositifs de fortune furent adoptés pour éviter de trop longs ouvrages ; on construisit les déviations et les raccordements utiles et dans la deuxième quinzaine de septembre, plusieurs communications purent être successivement rétablies.

### **La Course à la Mer. — La Bataille des Flandres.**

Entre temps, la lutte continuait violente, dans l'Aisne, puis brusquement l'ennemi cherchait à déborder notre aile gauche et à se rapprocher de la mer pour inquiéter l'Angleterre. Notre Commandement s'opposa à la réalisation de ce plan avec une admirable maîtrise en employant tous ses moyens d'action pour donner à sa manœuvre le maximum de rapidité « *Ce fut pendant trois semaines le règne du chemin de fer et de l'automobile* » (1). D'Epinal, de Toul, de Nancy, 520 trains amenèrent d'abord dans la région de Creil, par les deux seules lignes utilisables, le quartier général de la II<sup>e</sup> Armée (général de Castelnau) et 9 divisions disponibles. Puis, le mouvement s'accrut de plus en plus, la *Course à la mer* devint chaque jour plus hâtive. Il fallut, sans cesse « opposer de nouvelles forces, aux forces de l'ennemi qui disposait de 15 Corps d'armée » (2). Compiègne, Amiens, Lille, puis Calais, virent, successivement, débarquer 800 trains de nouvelles troupes. Notre gauche s'étendit, rapidement, jusqu'en Belgique et malgré tous ses efforts, l'adversaire fut gagné de vitesse. Son essai de débordement avait complètement échoué, mais bientôt une autre phase de la lutte commençait, ce fut la bataille des Flandres.

---

les dépôts de Génie, 1.897 mètres de ponts, système « Marcille » et système « Henry » prêts à être lancés.

(1) Colonel Feyler : (*Journal de Genève*).

(2) Paul Ginisty (*ouvrage déjà cité*).

Pour empêcher l'enfoncement de notre front et la prise de Calais, d'importants renforts, venus par voie ferrée de la Marne et de l'Oise arrivèrent à nouveau dans le Nord. Partout les Allemands se heurtèrent à la courageuse ténacité de nos troupes et, finalement, devant une aussi impénétrable résistance, durent renoncer à leur projet.

Les violents combats qui se livrèrent sur les Hauts-de-Meuse, les attaques de Saint-Mihiel, les relèves de divers secteurs motivèrent aussi le déplacement de nombreuses unités et pendant que nos Compagnies de l'Est et du Nord effectuaient avec une incroyable intensité les mouvements stratégiques nécessaires, nos autres réseaux ne restaient pas inactifs.

Le P.L.M. enlevait de Marseille, à mesure de leur atterrissage, et à raison d'une moyenne de 45 trains par jour, une partie de nos troupes coloniales et les divisions venues des Indes pour combattre à nos côtés.

En août et septembre, l'Orléans acheminait sur Juvisy une division Marocaine débarquée à Bordeaux (30 trains) et les divisions territoriales de Bordeaux et de Nantes (50 trains) ; 22 trains de troupes du Midi, 201 trains de régiments Indous et 350 trains d'effectifs et de matériel Anglais.

En même temps, le P.O. contribuait à la constitution d'un vaste approvisionnement pour le camp retranché de Paris, en apportant de divers points de son réseau, de fin août au 30 septembre, 11.700 tonnes de denrées, 66.000 tonnes de fourrages, 117.000 bœufs et 211.000 moutons et porcs. L'Etat employait à cette seule opération plus de 11.230 wagons et recevait de nouveaux contingents Britanniques.

Les divers mouvements effectués pour les besoins de l'Armée demandèrent, sur le réseau du Nord, la circulation de 2.169 trains et, en maints endroits, la réalisation de véritables tours

de force. Les évènements exigeaient en effet, coûte que coûte, une rapidité et une intensité de transports que l'état de nos réseaux semblait rendre impossible. L'intelligente initiative de nos Ingénieurs, l'activité de nos Sapeurs du génie, le dévouement de tout le personnel eurent, cependant, raison des plus grosses difficultés et les trains se succédèrent, sans trêve, tantôt sur des lignes mutilées dont les ponts et les voies venaient d'être réparées à la hâte, avec des moyens de fortune ; tantôt sur des lignes secondaires à profil difficile, dont l'outillage défectueux ne se prêtait, aucunement à un pareil trafic.

Sur l'ensemble de nos Réseaux et « sur des parcours étendus, « variant de 65 à 400 kilomètres, nos voies ferrées ont eu « à transporter près de 70 divisions, c'est-à-dire plus de « 800.000 hommes répartis en plus de 6.000 trains » (1).

Tous ces chiffres sont assez éloquentes par eux-mêmes pour montrer l'importance des services que nos Chemins de fer ont rendus à la Défense nationale au cours de ces angoissantes semaines. En toute occasion, ils permirent à notre Commandement d'opposer aux assauts répétés de l'ennemi, les forces nécessaires pour faire avorter ses tentatives et lui infliger, chaque fois, ces sanglants échecs qui devaient être les prémices de notre victoire.

★★

### **LA STABILISATION DU FRONT ET LES OPERATIONS LOCALES (CHAMPAGNE, EPARGES, HARTMANVILLERSKOPF)**

Après la bataille des Flandres, le front se stabilisa insensiblement et vers la fin de novembre on s'aperçut, tout à coup,

---

(1) Général de Lacroix (*Ouvrage déjà cité*).

qu'il existait une ligne ininterrompue de tranchées, allant des côtes de la Mer du Nord à la frontière Suisse. Un peu partout, les forces en présence, immobilisées par des travaux de fortification importants, se préparaient à passer l'hiver sur les positions acquises.

Cette accalmie relative permit à nos Réseaux de s'organiser pour satisfaire les nouveaux besoins que la situation militaire venait de faire naître.

Et tout d'abord, les différents éléments de notre système ferroviaire, après avoir subi dans les premiers mois de la guerre les fluctuations imposées par les événements s'installèrent d'une façon plus stable.

Les Commissions des réseaux de l'intérieur revenues à Paris au début de janvier avec le Ministre de la Guerre, se groupèrent toutes à l'Etat-Major de l'Armée (1). La Commission de réseau des Chemins de fer de ceinture fut maintenue ; par contre, la Direction du camp retranché de Paris fut supprimée le 13 janvier, malgré les inestimables services qu'elle avait rendus aux moments difficiles.

On procéda aussi à un meilleur aménagement des Commissions Régulatrices dont le rôle s'étendait chaque jour davantage. Pour obvier à la mobilité des troupes et à la variabilité des effectifs tous les trains formés à l'intérieur devaient être dirigés sur la gare régulatrice qui les orientait conformément aux emplacements des unités où les remaniait suivant les besoins de l'Armée stationnée dans leur zone. Avec l'accroissement continu des forces engagées et le volume tou-

---

(1) Le réseau de l'Est étant tout entier compris dans la zone des armées, sa Commission de réseau dépendait du Commandant en chef et non de l'E.M.A. Elle s'installa à Meaux, où elle resta du 1<sup>er</sup> décembre 1914 au 1<sup>er</sup> février 1917. A cette date elle fût rappelée à Paris, à la suite des modifications intervenues dans notre organisation des transports militaires.

jours plus grand du ravitaillement quotidien, ces opérations avaient pris une importance considérable. Les divers services de la gare régulatrice devaient, d'autre part, faire face à des besoins d'une ampleur imprévue. Dès le début, les blessés étaient arrivés beaucoup plus nombreux qu'on ne l'avait jamais envisagé ; la consommation des munitions de tous calibres n'avait pas tardé à atteindre des proportions invraisemblables et l'aménagement du front exigeait un approvisionnement de plus en plus abondant d'outils, de fil de fer, de rondins, de bois et de matériel de toute sorte.

C'est ainsi que la Gare Régulatrice d'une Armée devait recevoir, remanier, puis expédier chaque jour, plus d'un millier de wagons de vivres, de munitions ou de matériel divers (1). Elle devait, en outre, parer aux besoins du Service Sanitaire et assurer le bon fonctionnement des mouvements de troupes.

Il fallait donc pour permettre un pareil trafic doter la gare régulatrice de voies de garage suffisantes, de réserves de matériel roulant, de vastes installations sanitaires et d'énormes dépôts de vivres, de munitions et de matériel de génie. La réalisation de ce programme demanda l'exécution de très gros travaux, l'aménagement d'une Régulatrice Anglaise à Abbeville nécessita en effet, en dehors des constructions, l'établissement de 25 kilomètres de voies ferrées.

Pour les Armées Françaises les Gares Régulatrices furent installées et fonctionnèrent à partir du 25 février 1915 à Gray, Is-sur-Tille, Saint-Dizier, Troyes, Noisy-le-Sec et le Bourget (VI<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> Armées) et Creil.

---

(1) A ce moment chaque gare régulatrice recevait une moyenne de 20 trains par jour, dont 10 environ de vivres, 5 de munitions, 2 de matériel de génie, 1 de matériel divers, 2 trains de pierres pour l'entretien des routes. A ce trafic s'ajoutaient les trains de renfort, les trains de troupes et les trains sanitaires.

Mais d'autres travaux tout aussi importants durent en même temps être entrepris sur le Nord et sur l'Est pour la remise en état des réseaux et pour augmenter le rendement des lignes.

Sur le Nord, la réparation définitive de divers ouvrages d'art fut effectuée. On améliora les installations d'un grand nombre de gares ; les faisceaux de garage furent multipliés en divers endroits. Pour créer des lignes de Rocade, parallèles au front, on mit à exécution le doublement de voies ferrées sur plusieurs dizaines de kilomètres. Puis on commença la construction des raccordements nécessaires pour l'utilisation rationnelle des réseaux métriques des Flandres et des chemins vicinaux Belges (1). Quelques chiffres donneront une idée de l'effort fourni par nos Sapeurs de Chemins de fer et par les Compagnies de travailleurs auxiliaires pendant cette période (2). Les terrassements effectués dans la gare de Boulogne, pour faciliter le ravitaillement des troupes Anglaises atteignirent 23.000 m<sup>3</sup>; — 50.000 m<sup>3</sup> de remblais furent nécessaires pour établir les voies de garage de Longueau ; et le doublement des fractions de voies destinées à constituer des lignes de rocade entraîna la pose de 64.000 mètres de voies normales et 350.000 m<sup>3</sup> de terrassements divers.

Sur l'Est, le rétablissement des communications se poursuivit aussi, avec ardeur et malgré l'importance de certaines

---

(1) L'exploitation du réseau des Flandres et des chemins vicinaux Belges fut possible grâce à l'envoi de la majeure partie du matériel roulant du réseau des Charentes. Après avoir été confiée à 3 Compagnies différentes, cette exploitation fut assurée dans d'excellentes conditions par la 10<sup>e</sup> Section des Chemins de fer de campagne.

(2) Le réseau du Nord eut à sa disposition pour effectuer ces travaux, la 27<sup>e</sup> et la 14<sup>e</sup> Compagnie active des sapeurs de Chemins de fer, 1 Compagnie spéciale du Maroc, 11 Compagnies de travailleurs, 1 Compagnie de territoriaux, la 3<sup>e</sup> Compagnie de génie anglais et les divisions de la voie des 7<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> sections des Chemins de fer de campagne.

destructions les grandes lignes purent bientôt être affectées à un service normal. Sur la seule ligne de Paris-Nancy, 5 ponts de grande dimension furent reconstruits en quelques semaines. Sur la ligne de Paris-Soissons, les travaux de réfection du tunnel de Vierzy ne demandèrent pas moins de 10.000 m<sup>3</sup> de terrassements. En Argonne, nos Sapeurs établirent pour l'artillerie lourde à grande puissance, 3 voies ferrées d'une longueur totale de 28 kilomètres. Le réseau métrique de Belfort, exploité par la 10<sup>e</sup> Section de Chemins de fer de campagne fut reliée aux voies ferrées d'Alsace confiées elles-mêmes à la 6<sup>e</sup> Section. Puis le Réseau de l'Est entreprit l'installation de quatre câbles transbordeurs pour ravitailler les unités se trouvant sur le versant Alsacien des Vosges. Ces câbles qui devaient atteindre une longueur totale de 17 kilomètres, rendirent par la suite de précieux services. L'un d'eux, celui de Valtin (2.500 mètres) effectua en effet un trafic quotidien de 36 tonnes pour lequel 720 mulets et un grand nombre de conducteurs auraient été nécessaires.

Tous ces travaux améliorèrent sensiblement la situation de nos Réseaux du front, si cruellement éprouvés au début de la guerre. La plupart des lignes devinrent capables de supporter sans inconvénients, malgré leur importance, les mouvements normaux de tous les jours et de permettre même cette circulation intense que les nécessités militaires pouvaient brusquement réclamer.

Les transports de troupes, sans parvenir à une extrême intensité furent néanmoins assez nombreux ; 9 divisions furent amenées en Champagne pour participer aux attaques de décembre 1914 et de février 1915. A ce moment commencèrent les combats des Eparges pour lesquels 8 divisions vinrent débarquer à Sainte-Menehould et à Revigny (1). Puis les

---

(1) Le transport d'une division exige en moyenne 45 trains.

luttres incessantes qui se livrèrent en Alsace pour la prise de l'Hartmansvillerskopf nécessitèrent l'arrivée de 15 bataillons de chasseurs venus, presque tous, de la région de Saint-Pol.

Au début de cette année 1915, nos Chemins de fer eurent encore, à transporter 11 divisions diverses envoyées au repos ou dans des secteurs éloignés, 8 nouvelles divisions Britanniques et les Régiments Français de formation récente qui vinrent prendre leur place sur plusieurs points du front.

★★

### **LES BATAILLES D'ARTOIS ET DE CHAMPAGNE L'HIVER 1915-1916**

Cependant, nos effectifs avaient augmenté, notre artillerie s'était accrue de plusieurs canons lourds et d'abondants approvisionnements de munitions avaient pu être constitués. Au début du printemps de 1915, notre Commandement estima le moment favorable pour tenter une progression dans la direction de Lens. Dans ce but, le corps colonial et 10 divisions furent enlevées de différents secteurs pour venir renforcer les unités en ligne dans les environs d'Arras. L'attaque se déclancha le 9 mai, se continua les jours suivants, et reprit en juin, mais, chaque fois, la faiblesse des moyens mis en œuvre nous empêcha de tirer parti des succès locaux obtenus par nos troupes. Elle eut, du moins cet avantage de montrer, d'une façon évidente, la nécessité absolue de préparer dans ses moindres détails l'opération à exécuter et de doter, au préalable, la partie du front choisie de voies ferrées assez nombreuses, pour soutenir, à temps, les vagues d'assaut qui avaient réussi à franchir les résistances de l'adversaire.

Ces enseignements furent mis à profit à l'occasion de l'attaque de Champagne, au mois de septembre de la même année.

Bien à l'avance, on s'attacha à améliorer le rendement des deux voies principales qui devaient desservir le secteur, en complétant les installations de « Block Systeme » sur les lignes de Châlons, Saint-Hilaire et Revigny, Sainte-Menehould. A l'arrière, deux grandes Gares Régulatrices furent aménagées à Troyès et à Saint-Dizier. Puis on construisit les raccorde-ments et les lignes transversales utiles pour donner au trafic éventuel une plus grande régularité. La rocade à voie unique établie dans ce but entre Cuperly et Dammartin nécessita à elle seule, la pose de 50 kilomètres de voies et 400.000 m<sup>3</sup> de terrassements (1). Afin de permettre l'intervention efficace de l'A.L.V.F. on détacha vers l'avant 3 lignes ferrées d'une longueur totale de 16 kilomètres. Plus de 400 kilomètres de voies de 0<sup>m</sup> 60 furent ensuite greffées à ces antennes, pour desservir les nombreuses batteries d'artillerie massées sur le front d'attaque et alimenter rapidement les troupes, en cas de progression.

On apporta aussi des améliorations sensibles à toutes les installations existantes ; dans les gares agrandies de garages et de vastes quais de ravitaillement furent aménagés. Plusieurs chantiers de transbordement sur voie de 0<sup>m</sup> 60 furent créés aux points d'embranchement. Partout on constitua des stocks de vivres, de munitions et de matériel capables de parer aux aléas des arrivages et même à une interruption accidentelle de la circulation.

Dès le commencement d'août et pendant tout le mois de septembre de nombreux transports eurent lieu en prévision de cette offensive ; 2.070 trains de troupes passèrent sur le

---

(1) Cette ligne fut construite par les Sapeurs de Chemins de fer en moins de deux mois et permit d'éviter le passage des trains à Suippes, au moment des bombardements de la voie ferrée. La distance entre Cuperly et Dammartin est de 34 kilomètres.

réseau du Nord, puis d'autres unités arrivèrent de Lorraine, d'Alsace et de l'intérieur. La II<sup>e</sup> et la IV<sup>e</sup> Armées chargées de l'attaque comprirent 820.000 hommes et 290.000 chevaux qu'il fallut ravitailler, abondamment, pendant des semaines. Plus de 100 trains passèrent quotidiennement sur chacune des lignes Châlons, Saint-Hilaire et Revigny, Sainte-Menehould, sur cette dernière le mouvement atteignit même 147 trains dans la journée du 28 septembre.

En pleine action, 18.700 prisonniers capturés durent être transportés en arrière. Malheureusement aussi nos Chemins de fer eurent à évacuer, de fin septembre à fin octobre 12 mille blessés dans les formations sanitaires.

Il fallut, par contre, peu après les premiers engagements acheminer sur le front 108.000 hommes de renfort ainsi que 18.000 chevaux.

Cependant les mesures prévues pour exploiter immédiatement une percée possible en rétablissant les lignes ferrées des régions reconquises, ne purent encore être appliquées.

Certes la préparation de l'attaque avait été bien assez puissante, mais un élément important : *la surprise* avait manqué pour obtenir un plus grand succès. L'ennemi éclairé sur nos intentions par les travaux exécutés un peu partout dans les terrains crayeux, sans camouflage suffisant, averti de l'imminence de l'assaut par l'intensité de la circulation effectuée en plein jour, sur les routes et les voies ferrées, put prendre ses dispositions défensives, amener par Chemin de fer les renforts nécessaires et enrayer notre progression. Quelques mois plus tard, à Verdun, il devait tenir compte et tirer profit des fautes que nous avons commises.

Successivement, 10 divisions qui avaient pris part au combat furent relevées pour être acheminées dans l'Oise, dans la

Meuse et dans les environs de Belfort (1). Le transport des 15 divisions de troupes britanniques eut lieu à peu près à la même époque (2). A ce moment commencèrent également à circuler les trains de permissionnaires Français.

Bientôt après, l'approche de l'hiver ramena sur le front un certain calme. Sur nos réseaux du Nord et de l'Est l'amélioration des communications et des installations de lignes fut poursuivie. On procéda aussi à l'établissement de trois vastes dépôts de munitions convenablement approvisionnés et outillés pour répondre aux demandes toujours plus importantes de nos groupes d'Armées de l'Est, du Centre et du Nord. Pourvus d'immenses quais, de vastes hangars et de nombreuses voies de desserte, chacun de ces trois dépôts permit le chargement simultané de 2.400 wagons (3).

Le Réseau de l'Etat entreprit d'énormes travaux pour donner aux gares chargées de desservir les ports de l'Océan, une capacité de débit en rapport avec l'augmentation des importations et du trafic général.

La nécessité de fournir aux Armées combattantes des quantités de plus en plus considérables de munitions et de matériel, provoqua aussi à l'intérieur, l'agrandissement et la multiplication des établissements de fabrications de guerre qui durent être dotés de faisceaux de voies reliées aux grandes lignes ferrées (4).

---

(1) du 3 au 31 octobre 1915.

(2) 8 nouvelles divisions Anglaises vinrent remplacer sur le front après leur débarquement au Havre 7 divisions dirigées sur Marseille pour constituer le corps expéditionnaire d'Orient.

(3) Ces dépôts furent installés à Vaivre (près de Vesoul), à Brienne et à Formerie (sur la ligne Rouen-Amiens).

(4) 11 nouvelles « stations magasins » furent établies. On créa des ateliers de chargement, des poudreries, des dépôts de matériel de génie et des dépôts de matériel de Chemin de fer.

Le mois de décembre s'acheva partout au milieu d'une fiévreuse activité.

Pendant toute cette année 1915, nos Sapeurs de chemins de fer et le Personnel de tous nos réseaux avaient fourni un labeur incessant. Les travaux de réfection et de nouvel aménagement réalisés, l'importance des mouvements militaires suffisait largement à donner une idée de cet effort.

Le réseau du Nord réduit à 1.976 kilomètres avait vu circuler sur ses lignes, 114.000 trains militaires comprenant un total d'environ 3.650.000 véhicules.

Sur l'Est le parcours des trains militaires avait atteint 22.240.000 kilomètres. Le P.L.M. après avoir acheminé de Marseille sur le front Britannique 70.000 Indous avait assuré les transports utiles pour la constitution et le ravitaillement du corps expéditionnaire d'Orient. Les trains militaires avaient parcouru sur ses lignes, 9.220.000 kilomètres.

Pour satisfaire les besoins des Armées Françaises et Anglaises le réseau de l'Etat avait chargé et expédié le nombre formidable de 1.027.984 wagons (1). Dans le même but, le P.O. avait mis en marche 30.000 trains et véhiculé 3.700.000 hommes avec 582.000 chevaux.

Enfin le Midi avait largement contribué à la tâche commune et transporté 600.000 hommes, 96.000 chevaux, 5.650 wagons de bestiaux et 1.201.000 tonnes d'approvisionnements divers.

★★

## LA BATAILLE DE VERDUN

Depuis quelques mois, l'Etat-Major ennemi cherchait à s'assurer un succès éclatant, capable d'affirmer aux yeux du

---

(1) Pendant les derniers mois de 1914 et l'année 1915 (J. Nadal, *Le Chemin de fer de l'Etat pendant la guerre*).

monde entier, la supériorité militaire des puissances centrales. On pensait en Allemagne qu'un pareil événement serait de nature à influencer des Neutres encore indécis, à déprimer les forces adverses et à amener rapidement une solution avantageuse du conflit.

La réputation de notre vieille citadelle de la Meuse et des raisons stratégiques où figuraient au premier plan, les questions de Chemins de fer, firent choisir Verdun comme objectif de cette importante entreprise. Admirablement desservi du côté de l'Est par un vaste réseau de voies ferrées à grand débit, ce secteur ne présentait du côté Français, que des moyens de communication extrêmement précaires paraissant incapables d'alimenter une résistance sérieuse. En effet, la ligne ferrée Lérouville-Verdun, coupée à Saint-Mihiel depuis 1914 se trouvait inutilisable ; une seconde ligne à voie normale, Sainte-Menehould - Verdun, pouvait être aisément détruite, dès le début de l'action, par de faciles bombardements, il ne devait donc rester à la disposition de la défense pour acheminer ses renforts, ses munitions et son ravitaillement qu'un Chemin de fer d'intérêt local à voie métrique le « Meusien » dont le rendement journalier ne dépassait pas 400 tonnes en 1914 (1).

Sans doute notre Commandement avait songé depuis fort longtemps à améliorer la situation ferroviaire de ce secteur

---

(1) Le Meusien comprenait deux lignes : la ligne de Bar-le-Duc, Rembercourt, Beauzée, Verdun et la ligne Revigny Triaucourt.

2 antennes se détachaient de la ligne Bar-le-Duc-Verdun, l'une partant de Rembercourt se terminait en impasse à Pierrefite, l'autre partant de Beauzée aboutissait à Clermont-en-Argonne, à la ligne Sainte-Menehould Verdun.

La ligne Revigny-Triaucourt était, d'autre part, reliée à la ligne Bar-le-Duc - Verdun par une transversale l'Isle-en-Barrois - Rembercourt.

Dès décembre 1914 l'exploitation de tout le réseau avait été confiée à la 10<sup>e</sup> Section des Chemins de fer de campagne.

peu favorisé, mais la Direction des Chemins de fer ne disposant que de moyens très réduits avait dû, tout d'abord, faire face aux besoins les plus pressants, et ce n'est, seulement, qu'en octobre 1915, après l'offensive de Champagne, que nos services purent entreprendre l'amélioration désirée. A cette époque on décida de commencer les travaux nécessaires pour augmenter le débit normal du « Meusien » (1) et de mettre à l'étude l'établissement d'une ligne à voie normale Revigny-Dugny (2). On convint, d'autre part, d'élargir la route nationale Bar-le-Duc - Verdun, pour intensifier au besoin la circulation automobile. Pendant l'hiver, une partie de ce programme fut réalisée.

Cependant, dès le début de 1916, l'ennemi avait amené, progressivement, à pied d'œuvre, une énorme Artillerie lourde qu'il dissimula, de façon très habile, sous les couverts épais des profonds ravins des Hauts-de-Meuse. Puis des masses d'Infanterie, représentant près de 300.000 hommes vinrent, peu à peu se rassembler dans les nombreux bois de la région. Presque tous ces mouvements étant effectués de nuit, c'est à peine si nos aviateurs purent apercevoir et signaler une augmentation suspecte de la circulation, dans les derniers jours qui précédèrent l'attaque.

Notre Commandement ayant acquis la certitude des intentions agressives de l'ennemi, chargea le « Meusien » du ravi-

---

(1) Le programme d'amélioration prévoyait le remplacement des rails de 15 kilogrammes qui composaient la plupart des voies par des rails de 25 kilogrammes, capable de supporter des machines de 40 tonnes, le renforcement des ponts trop légers, l'allongement des fractions de croisement insuffisantes, le doublement de certaines portions de lignes, l'agrandissement des gares et de certaines autres installations.

(2) Pour remédier à la vulnérabilité de la ligne à voie normale Sainte-Menehould - Verdun on avait d'abord projeté et commencé la construction d'une voie de 0 m. 60 permettant d'éviter la boucle d'Aubreville. C'était là une solution peu avantageuse qui ne tarda pas à être abandonnée.

taillement de tout le secteur et confia à la ligne Sainte-Menehould - Verdun et aux groupes automobiles, appelés de partout, la plupart des déplacements de troupes, des évacuations sanitaires et des transports de munitions.

Le 21 février, après un bombardement d'une abondance et d'une violence jusqu'alors inconnues, l'Infanterie allemande, en formations compactes, se rua sur nos défenses bouleversées. Mais sous ce déluge de fer, et malgré le poids des effectifs adverses, nos soldats s'accrochèrent au terrain, le défendirent pied à pied et firent preuve d'un héroïsme sans égal. En cette occasion, l'Allemagne ne put encore rien obtenir contre nous « parce que nos sublimes fantassins ont « tenu » en ligne et « c'est parce qu'ils ont su maintenir cette barrière que derrière elle, à l'abri, dans toutes les armes et dans tous les « services, on a pu déployer cette énergie créatrice qui allait « nous donner... la supériorité militaire sur l'ennemi stupé- « fait (1). »

Le général Pétain appelé au commandement de la défense sut, d'ailleurs, communiquer à tous cette émulation patriotique et confiante qui devait être la source de tant de généreux efforts.

#### **Le « Meusien ».**

Fin février 1916, le réseau métrique du Meusien se trouvait en pleine transformation, mais on s'empessa d'activer les travaux pour obtenir rapidement sur les diverses lignes un trafic maximum. Les rails trop légers furent remplacés, les ponts renforcés, les croisements allongés, des parties de lignes doublées, des chantiers de transbordement construits. On créa à

---

(1) Commandant Doumenc, *Les transports automobiles sur le front français*, p. 47.

Revigny et à Bar-le-Duc de dépôts de machines, des ateliers de réparation, et bientôt du matériel plus puissant, prélevé sur certains réseaux de l'intérieur, put être employé au trafic.

Un Commissaire militaire délégué par le Commandant de la 10<sup>e</sup> Section des Chemins de fer de campagne, installé à Bar-le-Duc, fut chargé de coordonner tous les efforts.

Ces diverses mesures permirent au « Meusien » de transporter, dès le mois d'avril, une moyenne quotidienne de 1.000 voyageurs et de 2.070 tonnes d'approvisionnements divers, qui monta en juin à 2.500 voyageurs et à 2.650 tonnes.

D'ailleurs le tableau ci-dessous montre beaucoup mieux que tout commentaire la sensible et rapide progression des merveilleux résultats obtenus.

|                                      | Ravitaillement | Munitions | Matériel divers | Troupes   | Blessés |
|--------------------------------------|----------------|-----------|-----------------|-----------|---------|
| Février. . . . .                     | 15.087 T       | 413 T     | 8.439 T         | 37.872 H  | 8.692   |
| Mars . . . . .                       | 41.833         | 1.039     | 2.393           | 5.887     | 8.388   |
| Avril . . . . .                      | 45.912         | 10.193    | 6.347           | 18.293    | 16.528  |
| Mai . . . . .                        | 50.902         | 13.175    | 7.262           | 29.842    | 23.390  |
| Juin . . . . .                       | 47.523         | 15.235    | 5.351           | 45.553    | 27.900  |
| Total pendant ces<br>5 mois. . . . . | 201.257 T      | 40.055 T  | 29.792 T        | 137.387 H | 84.898  |

#### La Ligne Sainte-Menehould-Verdun.

Dès le début du bombardement qui précéda l'attaque allemande la ligne Sainte-Menehould-Verdun fut coupée à la boucle d'Aubreville, comme on le prévoyait, par plusieurs obus de gros calibre. Les Sapeurs de Chemins de fer s'employèrent à rétablir la voie pour permettre l'évacuation éventuelle du matériel roulant exposé aux projectiles qui tombaient sur Verdun et pour ouvrir la porte aux trains de Sainte-Menehould.

Un heureux subterfuge, puis d'ingénieuses dispositions (1) donnèrent la possibilité d'utiliser cette ligne de nuit, mais constamment exposée aux canons ennemis elle resta une ressource incertaine sur laquelle on ne put jamais compter.

### La ligne Sommeilles-Dugny.

En raison des graves inconvénients que présentait cette vulnérabilité on se mit à construire la ligne à voie normale précédemment projetée (2), 4 compagnies de Sapeurs de chemins de fer, 3 compagnies auxiliaires et 10 bataillons d'Infanterie furent, à la fois, affectés à cette tâche, Pour commencer son établissement par les deux bouts et remédier à l'absence de moyens de transports, on eut l'idée de prélever le matériel nécessaire au côté Verdun sur la deuxième voie de la ligne de Lérrouville, interceptée à Saint-Mihiel et par conséquent impraticable. Les travaux purent ainsi avancer avec une rapidité remarquable, en même temps, 7 grandes gares, 2 hôpitaux furent édifiés, les chantiers de ravitaillement, les embranchements nécessaires furent établis et *le 20 juin une ligne à voie normale, de 60 kilomètres, créée de toutes pièces, en*

---

(1) Dans la nuit du 23 au 24 février, tout le matériel roulant de Verdun devait être évacué. Pendant une accalmie, les locomotives quittèrent leur dépôt et par petits groupes vinrent franchir le passage dangereux de la boucle d'Aubreville. L'avant-dernière machine, d'un modèle très lourd, dérailla en passant sur la partie de voie coupée par les obus, hâtivement réparée, et le jour survint avant que l'on ait pu la remettre sur rails. Les Allemands apercevant la locomotive déraillée commencèrent par la bombarder furieusement, puis se rendant compte qu'elle empêchait toute circulation, cessèrent leur tir. Nos sapeurs se gardèrent bien d'enlever la machine et établirent simplement une déviation la contournant. Ainsi purent passer de nombreux trains dans les nuits qui suivirent. L'ennemi croyant toujours la voie impraticable ne tirait plus. Par la suite la locomotive déraillée fut évacuée sur Sainte-Menchould et remplacée par un simple camouflage.

(2) Revigny-Dugny (Sommeilles se trouvant tout près et au nord de Revigny).

*moins de 100 jours, était mise en service, après avoir exigé la pose de 85 kilomètres de voies et 420.000 mètres cubes de terrassements.*

Exploitée par la 7<sup>e</sup> section des Chemins de fer de campagne, la ligne Sommeilles-Dugny fut soumise à une circulation journalière de 24 trains de 400 à 500 tonnes et plus tard, son doublement partiel porta à près de 20.000 tonnes son trafic quotidien. Elle constitua pour notre commandement un puissant moyen d'action et lui permit de préparer dans les conditions les plus favorables ces brillantes opérations d'octobre et de décembre 1916 qui devaient, en deux fois, arracher à l'ennemi le fruit de son long effort et de tant de sanglants sacrifices.

#### **La collaboration des Chemins de fer et des Services automobiles.**

Notre exposé serait incomplet si nous ne mentionnions ici l'aide précieuse apportée aux Chemins de fer, en cette occasion, par les transports automobiles. Dans les premiers jours de l'attaque et pour suppléer à l'insuffisance des ressources ferroviaires, on créa à Bar-le-Duc une Commission régulatrice automobile qui exerça son action sur les 51 groupes automobiles et 8.000 véhicules de puissance diverse rassemblés dans le secteur. La route nationale Bar-le-Duc-Verdun lui étant exclusivement réservée fut gardée pour rejeter sur des itinéraires parallèles, tous les convois à chevaux ou à pied. Grâce à ces dispositions et à la liaison étroite qui exista entre la Commission régulatrice automobile et la Commission régulatrice de la II<sup>e</sup> armée installée à la gare de Saint-Dizier (1) l'automobile

---

(1) A la gare régulatrice de Saint-Dizier, les améliorations réalisées dès le début du mois de mars nécessitaient la pose de 14 kilomètres de voie.

bile put utilement prolonger la voie ferrée jusqu'à Verdun.

Des troupes amenées en Chemin de fer de tous les points du front arrivèrent dans la zone Revigny-Bar-le-Duc-Ligny-en-Barrois (1). « Au saut du train, l'Infanterie était chargée « dans les camions qui montaient par la route gardée, pour « venir la débarquer autour de Verdun où elle était rejointe « par l'Artillerie et les convois hippomobiles, qui en deux « étapes, se rendaient à pied d'œuvre (2). Les munitions et le matériel pris par des formations analogues, dans les gares de Bar-le-Duc et de Badonvillers étaient apportées à Verdun dans les mêmes conditions.

De février à juin 1916, les groupements automobiles ont transporté une moyenne mensuelle de 410.000 hommes, 24.000 blessés et 604.000 tonnes de munitions, de matériel ou de pierres pour l'entretien des routes (3).

---

(1) Située entre 150 et 200 kilomètres de Verdun.

(2) Commandant Doumenc: *Les transports automobiles sur le front français.*

(3) Ces brillants résultats ont, cependant, trop facilement fasciné certains spécialistes, qui se sont attachés, aussitôt, à établir des comparaisons dangereuses entre les automobiles et les chemins de fer. Certes, les transports automobiles ont une souplesse incontestable qui leur permet de rendre en maintes circonstances difficiles, de très grands services. Mais il ne faut pas exagérer démesurément leur importance et leur laisser le rôle exceptionnel qui leur convient. Les véhicules automobiles peuvent et doivent être pour les chemins de fer, de précieux auxiliaires; en aucun cas ils ne sauraient les remplacer. Ils n'offrent pas une puissance suffisante; pour porter le tonnage d'un train de 350 mètres de long, conduit par huit hommes et dont la consommation kilométrique n'excède pas 25 kilogs de charbon, il faut en effet 160 à 180 camions qui occupent 4 kilomètres de route, emploient 360 hommes et consomment par kilomètre environ 80 litres d'essencé. Le matériel automobile est, en second lieu, bien trop fragile et d'un entretien trop coûteux pour être d'une utilisation courante pratique. Il exige, d'autre part, d'excellentes routes qui, pour être maintenues en bon état absorbent un personnel nombreux et d'énormes matériaux. C'est ainsi que 8.000 travailleurs furent nécessaires pour l'entretien des 162 kilomètres de la « Voie Sacrée » et que pendant le mois de mai 1916, 186.000 tonnes de cailloux durent être comprises dans les 666.000

Mais il ne faut cependant pas perdre de vue que ce sont les Chemins de fer qui apportèrent des régions les plus éloignées, dans les gares relativement voisines du front, les renforts et les approvisionnements nécessaires à la défense et à la contre-offensive.

Du 21 février au 23 juin, plus de 2.000 trains vinrent déverser, sans trêve, de nouveaux effectifs sur les quais de la région de débarquement, 900 autres trains amenèrent au repos souvent très loin les unités qui avaient pris part à la lutte.

Pendant cette période la Compagnie de l'Est fit circuler sur des centaines de kilomètres près de 3.600 trains de troupes. Le même réseau évacua sur les hôpitaux de l'arrière et de l'intérieur une moyenne mensuelle de 250.000 blessés et transporta constamment un ravitaillement volumineux qui atteignit en mai, 735.000 tonnes.

Ce trafic intense ne cessa d'ailleurs pas brusquement. De juillet à décembre 27 divisions diverses arrivèrent dans la région de Verdun ou quittèrent le secteur dans 1.225 trains ; et, dès la fin du mois de juin, la nouvelle ligne Sommeilles-Dugny, donna aux Chemins de fer la possibilité d'effectuer la presque totalité des transports demandés par les besoins militaires.

★★

### **LA BATAILLE DE LA SOMME ET L'HIVER 1916-1917**

Après avoir paré la violente tentative de l'ennemi sur les rives de la Meuse, notre Haut Commandement, d'accord avec nos Alliés, projeta aussitôt une opération de grande envergure destinée à dégager définitivement Verdun, à alléger la pres-

---

tonnes, effectivement transportées par les camions automobiles. Or, ces 8.000 travailleurs représentaient une main-d'œuvre égale à celle qui fut employée à l'établissement de la ligne Sommeilles-Dugny.

sion dangereuse qui s'exerçait sur les Italiens et à rendre plus efficace l'action vigoureuse qu'allaient tenter les Russes en Galicie.

Une offensive Franco-Anglaise fut donc organisée pour le début de juillet, au Nord et au Sud de la Somme, sur la partie du front où se reliaient les deux armées.

On se proposait, cette fois, d'employer une tactique nouvelle et de n'avancer que peu à peu, méthodiquement après des préparations d'artillerie successives. Pour faire venir, au fur et à mesure des besoins, les effectifs nécessaires et surtout pour amener facilement à pied-d'œuvre les énormes quantités de matériel et de munitions, dont on voulait faire usage, on s'attacha, tout d'abord, à aménager convenablement le réseau ferré de tout le secteur.

Les trois grandes lignes (1) et les deux grandes gares régulatrices de Creil et du Bourget, chargées de desservir les armées françaises (2) reçurent de nombreuses améliorations.

De vastes hôpitaux, d'énormes dépôts de munitions et des stockages d'abondant matériel furent installés sur les lignes Montdidier-Roye-Longueau-Chaulnes et sur trois nouvelles lignes entreprises dans la direction du front. De multiples antennes à voie normale vinrent, par la suite, se greffer sur toutes ces lignes avancées, pour donner à l'A. L. G. P. de nombreuses positions de tir et alimenter des ramifications de voie de 0.60.

Nos Sapeurs de Chemins de fer établirent aussi pour l'armée anglaise, à Romerkampf, sur la ligne Rouen-Amiens, une importante gare régulatrice qui absorba 32 kilomètres de voies et demanda pour son installation 90.000 mètres cube de ter-

---

(1) Le Bourget-Verberie-Montdidier ; Creil-Clermont-Longueau ; et Creil-Beauvais-Amiens.

(2) Les VI<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> Armées groupées sous les ordres du général Foch.

rassements. En même temps les Sapeurs Britanniques opéraient l'établissement de plusieurs lignes susceptibles de faciliter l'exécution de l'attaque.

*Plus de 550 kilomètres de voies ferrées* furent posés ainsi sur le front de la Somme au cours de ces différents travaux.

L'offensive se déclancha le 1<sup>er</sup> juillet, se poursuivit jusqu'en novembre et se caractérisa par un emploi intensif de l'artillerie et la continuité de notre progression. Elle nous procura des avantages territoriaux appréciables, 35.000 prisonniers et 150 canons, et infligea à l'ennemi des pertes qu'il qualifia lui-même d' « *effroyables* ». Mais la préparation et l'exécution de cette audacieuse opération demandèrent à nos Chemins de fer des transports d'une ampleur inconnue.

*Les mouvements des troupes* qui prirent part à la bataille de la Somme absorbèrent, à eux seuls de juin à novembre 1916, 5.432 trains entiers, qui durent être mis en marche comme suit :

|                      | Trains de renfort  |                   | Trains de relève   |                   |
|----------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
|                      | Troupes françaises | Troupes anglaises | Troupes françaises | Troupes anglaises |
| Juin . . . . . 1916  | 514 trains         | 137 trains        | » »                | » »               |
| Juillet . . . . . »  | 341 »              | 355 »             | » »                | 242 trains        |
| Août . . . . . »     | 443 »              | 292 »             | 147 trains         | 252 »             |
| Septembre . . . . »  | 513 »              | 152 »             | 120 »              | 155 »             |
| Octobre . . . . . »  | 140 »              | 282 »             | 162 »              | 239 »             |
| Novembre . . . . . » | 271 »              | » »               | 262 »              | 24 »              |
| Décembre . . . . . » | » »                | » »               | 389 »              | » »               |

Or, il y a lieu d'ajouter à ces chiffres tous les trains sanitaires, tous les convois de ravitaillement, tous les transports de munitions qui circulèrent sans arrêt.

L'effort fourni par nos réseaux est d'autant plus digne de

remarque qu'il se superposa au trafic demandé par la défense et la contre-offensive de Verdun et aux travaux réalisés, de toute part, pour intensifier les productions nationales.

De plus en plus, avec les exigences croissantes de la formidable lutte de matériel engagée, l'arrière avait multiplié ses fabrications de guerre. Des multitudes de rames venaient continuellement, apporter à pied-d'œuvre des matériaux de construction et des matières premières. Continuellement il fallait véhiculer, d'établissements militaire en établissement, les produits en cours de fabrication et répartir ensuite, les objets terminés sur les divers points du champ de bataille.

Les installations des services de l'intendance, du génie, de l'artillerie, des services de santé et de l'aéronautique s'étendaient de plus en plus et disposaient pour le trafic, dont elles étaient l'objet, de voies ferrées multiples dont le total atteignait 425 kilomètres. Cependant, la circulation intense provoquée par le développement de ces établissements militaires devait croître encore avec la production, pour obtenir dans les opérations déjà projetées la supériorité nécessaire. La bataille de la Somme, en effet, venait à peine de se calmer que les Chefs des armées de l'Entente se réunirent à Chantilly « dans le but de se concentrer pour obtenir la simultanéité de leurs opérations », et décider « qu'au printemps suivant toutes les armées prononceraient une offensive sur leur front respectif avec tous leurs moyens ». Les armées Britanniques attaqueraient entre Vimy et Bapaume, les armées Françaises entre la Somme et l'Oise, puis au nord de l'Aisne entre l'Oise et Reims.

La fin de l'année fut employée à la préparation laborieuse et minutieuse de ces offensives. Partout on travailla avec ardeur. Une centaine de gares du front furent agrandies et

les améliorations réalisées demandèrent dans leur ensemble la pose de 700 kilomètres de voies (1).



# **LE REPLI ALLEMAND ENTRE LA SOMME ET L'OISE** **LA BATAILLE DE L' AISNE** **L'AMENAGEMENT GENERAL DU FRONT**

Cependant, le Commandement ennemi, sous le coup des récents succès de l'armée Russe, frappé par les énormes pertes de Verdun et de la Somme voyait avec inquiétude l'exécution de préparatifs nouveaux. Parfaitement renseigné sur l'amélioration de notre armement comme sur l'accroissement continu

(1) Pendant l'année 1916 les transports militaires furent sensiblement supérieurs à ceux de l'année précédente. Le tableau ci-après qui concerne les recettes totales des réseaux, pour les transports de guerre, pendant les exercices 1915 et 1916 montre l'importance considérable de cette progression :

| RÉSEAUX                    | Recettes 1915 (en Francs) | Recettes 1916 (en Francs) |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Est                        | 85.182.109                | 137.218.980               |
| Nord                       | 60.060.189                | 119.413.101               |
| P.-L.-M.                   | 94.995.588                | 155.867.646               |
| Orléans                    | 76.080.000                | 91.327.000                |
| Etat                       | 49.287.600                | 82.599.608                |
| Midi                       | 12.400.000                | 19.248.000                |
| Total pour les six Réseaux | 378.005.486               | 605.674.335               |

Sur l'Est le parcours des trains militaires atteignit 23.400.000 kilomètres au lieu de 22.240.000 en 1915.

L'Etat eut à charger et à expédier, pour les transports militaires 1.886.334 wagons contre 1.027.984 pour les années 1914-1915.

Sur le P. O. le nombre des wagons de troupes, de chevaux, de matériel et d'approvisionnement monta à 1.063.630 en 1916, de 902.837 en 1915.

Ce réseau transporta en outre 5.800.000 militaires isolés au lieu de 3.700.000 en 1915.

de nos effectifs, et craignant d'être « à la veille d'une catastrophe (1) », il résolut de refuser la bataille pour se soustraire aux aléas dangereux d'une opération trop puissamment préparée.

Dès le mois de février, l'armée Allemande se replia d'elle-même sur les lignes de la position Hindenburg, en ayant soin de dévaster le pays pour laisser derrière elle, un véritable *désert de mort* (2).

Les installations ferroviaires n'échappèrent pas à la barbarie sauvage et réfléchie de ces destructions. Tous les ouvrages d'art, les voies, les plate-formes furent mis hors d'usage avec un acharnement raffiné, et les 18 lignes de la région reconquise furent retrouvées dans un état difficile à concevoir. D'ailleurs, plusieurs jours plus tard, des mines à retardement parachevèrent cette œuvre de ruine systématique (3).

Les réparations à effectuer étaient d'autant plus considérables qu'il fallait multiplier par 10 la plupart des démolitions apparentes. Une brèche de 5 mètres dans un ouvrage, entraînait la réfection de près de 50 mètres de maçonnerie, tant la construction avait été sciemment et profondément ébranlée. Les voies présentaient, à plusieurs endroits, des entonnoirs énormes, certains atteignaient 8 mètres de profondeur et 30 mètres de diamètre. Les rails eux-mêmes étaient le plus souvent démantelés. Pour les rendre inutilisables les Allemands en avaient fait sauter les joints de deux en deux et s'étaient servis, d'autres fois, d'une charrue spéciale, traînée par une

---

(1) Lüdendorff : *Mes mémoires*.

(2) Suivant l'expression de la presse allemande elle-même : *Berliner Tageblatt*, *Local Anzeiger*.

(3) Notamment à Achiet sur la ligne Amiens-Arras et à Noyon où, l'explosion provoqua un entonnoir de 4 mètres de profondeur sur 15 mètres de diamètre,

locomotive qui tordait les rails, arrachait les traverses, sapait les poteaux télégraphiques et transformait la ligne en un indescriptible chaos.

Les Commissions de réseau avaient prévu, en cas d'avance, un apport de 20 à 25 % de matériel neuf, or, plus rien ne pouvait servir, tous les éléments de la voie étaient à remplacer ; bien plus, la plateforme devait être obligatoirement déblayée, puis rétablie avant de poser la voie nouvelle.

Ce repli modifiait sensiblement les conditions de l'attaque projetée, cependant, le Général en chef estima que l'abandon des positions ennemies était un signe de faiblesse qu'il fallait exploiter en prenant l'offensive.

Mais, pour la rendre possible il y avait lieu cependant de réparer à la hâte les lignes reconquises et d'équiper toute une série de voies en rapport avec le service qu'elles allaient avoir à assurer ; la besogne était gigantesque. Le misérable état de la région, le manque d'eau et surtout la température rigoureuse du début de l'année 1917, augmentèrent beaucoup la difficulté des travaux.

On ne peut avoir qu'une idée assez imparfaite de l'énorme labeur fourni par nos services en cette occasion. Les résultats obtenus sont pourtant susceptibles de donner un aperçu de l'étendue et de la vigueur de leur effort ; 450 kilomètres de voie normale, 60 kilomètres de voie métrique, 420 kilomètres de voie de 0.60, soit au total 930 kilomètres de voies furent posées en quelques semaines, et il faut tenir compte des travaux exécutés, par surcroît, à de multiples installations, et dans un grand nombre de gares (1).

Comment pourrait-on soupçonner d'autre part, l'importance réelle des transports des munitions si l'on n'avait sous les

---

(1) C'est ainsi que la création de la régulatrice de « Connantre » nécessita la pose de 70 kilomètres de voies et la mise en place de 248 appareils.

yeux des éléments précis. Si l'on ne savait par exemple que pour la préparation de l'attaque de Vimy (9-10 avril) les Anglais tirèrent plus de 4 millions de projectiles. Si l'on ne savait encore que la dotation primitive de la IV<sup>e</sup> armée française ne fut pas inférieure à 3.694 wagons de munitions et si l'on ne savait aussi que la *consommation journalière* des batteries chargées d'appuyer *une seule division* d'infanterie atteignit parfois au cours de l'offensive 600.000 *kilogs d'obus* de tous calibres. Ces chiffres « monstrueux » n'ont pourtant trait qu'à une faible partie du trafic nécessité par l'action elle-même, car il fallait amener également à pied-d'œuvre une énorme quantité de matériel de génie et d'abondants approvisionnements de vivres. Quant à la concentration des unités choisies pour participer à l'opération, elle commença dès le début de janvier et se poursuivit jusqu'au 15 avril. Les trains de troupes se succédèrent parfois à une densité de 30 mouvements en 24 heures et vinrent déverser sur le front de bataille les effectifs de 22 divisions.

Le 16 avril, 3 Armées Françaises attaquèrent de Soissons à Auberive et réalisèrent en plusieurs points une avance appréciable ; néanmoins cette opération ne donna pas les importants résultats que l'on avait espérés.

Il fut décidé qu'on s'abstiendrait désormais de toute offensive de grande envergure jusqu'au moment où les Alliés auraient acquis une supériorité d'effectifs et d'armements capable d'assurer un succès certain et définitif.

Plusieurs actions locales eurent lieu cependant. Ce furent la bataille de Messines (7 et 8 juin), la bataille des Flandres (juillet-août et septembre), la victoire du Mort-Homme (septembre) (1), la prise du plateau de la Malmaison (23-26 octo-

---

(1) Le réseau de voies de 0<sup>m</sup> 60 de la II<sup>e</sup> Armée transporta en cette occasion 100.000 tonnes d'approvisionnement divers.

bre) (1) Toutes demandèrent une préparation spéciale et des transports supplémentaires.

Mais le général Pétain, nommé Commandant en chef s'attacha surtout à organiser fortement notre armée et à outiller toutes les parties du front, en voies ferrées et en installations diverses pour mener à bien les opérations défensives et offensives qu'il présentait, pour l'année 1918 (2).

Fin novembre 1917, nos Réseaux eurent à amener dans la région de Revigny, 11 divisions relevées sur la Somme : entre temps, d'ailleurs, d'autres transports singulièrement plus compliqués avaient été nécessaires.

\*\*\*

## LES TRANSPORTS DE L'ARMÉE D'ORIENT

Dès le début de 1915, le 4<sup>e</sup> Bureau de l'Etat-Major de l'Armée avait dû s'occuper de l'organisation des transports destinés au corps expéditionnaire d'Orient. D'accord avec le Service Maritime, il avait installé à Marseille et à Toulon des points de rassemblement pour les troupes et les approvisionnements à embarquer. C'est ainsi qu'en 1915 et en 1916 nos Réseaux acheminèrent sur ces deux ports 206.800 hommes et 67.000 chevaux et près de 195.000 tonnes de vivres, d'armement et de munitions.

Mais dans les derniers mois de cette année, l'Allemagne intensifia tellement la guerre sous-marine qu'il fallut pour éviter des pertes trop sensibles réduire au minimum le trajet des troupes par mer. Sous la surveillance de l'Attaché Militaire

---

(1) 70.000 tonnes de ravitaillement furent amenés par voie ferrée aux unités qui occupaient le secteur.

(2) D'avril à octobre, 230 kilomètres de voie de 0<sup>m</sup>60 furent posées dans le voisinage du front.

adjoint à l'ambassade de France à Rome, on établit dans ce but un itinéraire de transports par Chemins de fer qui, passant par Modane, (exceptionnellement par Vintimille), Gênes, Livourne, Rome, Foggia et Tarente, aboutissait aux points de transit de l'Adriatique, relativement rapprochés de la côte Grecque. Les paquebots assuraient la continuité des communications jusqu'à Itéa (golfe de Corinthe) d'où les détachements étaient acheminés par route sur les voies ferrées helléniques de Bralo.

Sur les lignes italiennes, quatre marches journalières étaient réservées aux trains français qui trouvèrent sur leur parcours, des haltes-repas et des gîtes d'étapes nouvellement créés. Cependant, bientôt, ce trafic dut être doublé, car la guerre sous-marine menaçant d'être encore trop coûteuse, on se trouvait dans l'obligation de diminuer sensiblement les transports de matériel par mer (1). Une base de ravitaillement pour les armées franco-britannique fut aménagée à Tarente ; à Gallipoli, fonctionna une annexe pour l'Armée Hellénique et Otrante reçut de nombreux avions qui, par la voie des airs, partirent en Orient. Afin de parer à tout aléa, des stocks de vivres, de munitions et de matériel furent constitués dans ces diverses bases ; néanmoins, tous les jours, pendant de longs mois, des trains durent circuler sur des milliers de kilomètres pour apporter des renforts, transporter des permissionnaires, ramener des blessés, et déverser continuellement dans les dépôts, l'armement et les approvisionnements nécessaires aux 550.000 rationnaires de l'armée d'Orient (2). Ce trafic régulier qui

---

(1) Dans le courant des années 1917-1918 et 1919 nos réseaux dirigèrent sur Marseille et Toulon 120.000 hommes, 45.000 chevaux et 900.000 tonnes d'approvisionnements qui furent transportés par mer à l'armée d'Orient.

(2) Le Bureau central militaire de Marseille chargé de centraliser les correspondances de l'armée d'Orient recevait chaque jour en moyenne

devait continuer jusqu'après l'armistice, fut brusquement surchargé dans les derniers mois de 1917 à la suite de graves événements militaires.

★★

### LES TRANSPORTS SUR LE FRONT ITALIEN

En effet, la conférence de Chantilly, en novembre 1916, avait établi en ces termes le principe d'une solidarité effective entre les diverses nations. « Si l'une des puissances est attaquée, les autres lui viendront immédiatement en aide dans la mesure de leurs moyens, soit indirectement, soit directement, par l'envoi de forces entre les théâtres d'opérations reliés par des communications faciles. Pour répondre à cette dernière éventualité, des études de transports et d'emploi de forces combinées, seront entreprises entre les Etats-Majors Français, Anglais et Italiens. »

Les projets convenables, furent immédiatement établis et quelques mois pus tard le Directeur des transports de l'armée Italienne vint au Grand Quartier Général Français pour envisager avec nos services les diverses modalités de plusieurs hypothèses. Enfin, en avril 1917, le général Foch mit définitivement au point un plan de concentration de troupes Franco-britanniques en Italie (1). Ces clairvoyantes dispositions ne devaient pas tarder à nous être d'un précieux secours. La Révolution en annihilant l'armée Russe rendit disponibles des unités Austro-Allemandes et le général Ludendorff en profita

---

120.000 lettres, 10.000 paquets, 12.000 journaux et 6.000 chargements. Ce service absorbait 10 à 12 wagons complets. Le Bureau assurait en outre la réception et l'expédition journalière de 2.000 colis postaux.

(1) Des transports mi-ferrés, mi-maritimes avaient été prévus également, mais en fait on n'utilisa, en raison de l'intensité de la guerre sous-marine, que les transports par chemins de fer.

aussitôt pour tenter une opération vigoureuse sur le front Italien. Le 24 octobre 1917, une armée de choc de 110.000 hommes débouchant par la haute vallée de l'Isonzo, emportait les positions de Caporetto, parvenait à Udine et continuait victorieusement sa course sur le Tagliamento. Le péril était grave. Le front italien semblait rompu.

« La Compagnie du P.-L.-M. fut invitée par l'autorité militaire à réunir en 24 heures le personnel et les wagons nécessaires pour transporter d'urgence, au delà des Alpes, 120.000 hommes de troupes françaises ou britanniques avec l'artillerie et le matériel de guerre correspondants. Ce prodige fut accompli. Moins de 24 heures après la réception de l'ordre envoyé par le Comité de guerre, 500 locomotives et 12.000 wagons portaient de tous les points du réseau vers les zones d'embarquement (1). Un jour plus tard, les trains formés étaient prêts à assurer les transports demandés.

Le 28, les 12.000 wagons se mirent en route et firent pendant quatre jours, la navette entre le front Français et la région du Trentin (2). Grâce à ces transports, nos renforts purent arriver assez tôt pour arrêter définitivement sur la Piave la marche dangereuse de l'ennemi.

Du 28 octobre au 31 décembre 1917 plus de 1.800 trains militaires furent dirigés sur l'Italie par Modane et par Vintimille, en effectuant sur les lignes du P.-L.-M. un parcours journalier de 50.000 kilomètres (3) soit 37 % du parcours quotidien des trains de marchandises de ce réseau. Par la suite, un service régulier de trains de permissionnaires et de

---

(1) Un courant dirigé sur Nice avait ses points d'embarquement à La Fère-Champenoise, Sommesous, Château-Thierry, Epinal, Belfort. Un deuxième courant était dirigé sur Modane, Epernay, Châlons, Revigny. Les troupes anglaises s'embarquèrent dans la région de Dunkerque.

(2) Général de Lacroix : *op. déjà cité*.

(3) Entre les gares de jonction avec l'Est et les gares frontière.

ravitaillement (1) absorba d'une façon permanente 200 locomotives et 5.000 wagons.

L'effort fourni par le réseau du P.-L.-M. en ces moments difficiles avait porté ses fruits en empêchant l'ennemi d'obtenir ce résultat militaire décisif depuis si longtemps cherché et qui, de plus en plus lui était nécessaire.

★★

### LES OFFENSIVES ALLEMANDES DU PRINTEMPS 1918

Cette victoire, l'Allemagne voulait l'arracher, à tout prix, avant l'intervention de l'armée Américaine qui se formait au delà des mers. L'armistice Russe, puis la paix de Brest-Litowsk (3 mars 1918), en libérant de nombreux effectifs et un important matériel, semblait venir singulièrement à point pour favoriser ces desseins.

Toutes les forces disponibles massées à proximité du front Français furent, amenées de nuit, entre Arras et La Fère, et le 21 mars, après un formidable bombardement (2), 47 divisions allemandes se ruèrent sur les 14 divisions des 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> Armées Britanniques. Sous la brutalité de cette attaque inattendue, le front céda soudain sur une largeur de 80 kilomètres et les masses de l'assaillant se précipitèrent en rase campagne dans la direction d'Amiens et de Paris.

Mais de Belfort, de Lorraine, de la Meuse, du front Italien raffermi, les Chemins de fer, à l'appel du Commandement, amenèrent en quelques jours, dans la bataille, 28 divisions françaises. 14 divisions britanniques, embarquées dans les

---

(1) Auquel il faut ajouter les trains de renfort.

(2) On a calculé qu'en une heure les Allemands ont lancé 650.000 obus, c'est-à-dire presque autant que pendant toute la guerre de 1870.

Flandres arrivèrent en même temps (1). Au saut du train les troupes se jetèrent à la rencontre de l'ennemi. La brèche en un moment ouverte fut fermée. Le flot allemand ne put désormais que se heurter, en vains efforts, à l'inébranlable résistance que lui opposèrent nos soldats.

Pour parer au danger, la Compagnie de l'Est avait formé et mis en marche du 24 au 31 mars, plus de 3.000 trains militaires, soit une moyenne de 437 trains par jour. Pendant cette période, plus de 1.200 trains militaires circulèrent sur les lignes amputées du réseau du Nord. La grande ceinture, elle-même, fut l'objet d'un trafic jusqu'alors inconnu, car on enregistra le passage quotidien de 181 trains militaires, c'est-à-dire 33 trains de plus qu'aux jours les plus chargés des transports précédents.

N'ayant pu trouver une solution suffisante dans l'attaque de Picardie l'ennemi essaya le 9 avril sur le front des Flandres une offensive qui devait en cas de succès, rejeter les Anglais à la mer. Cette nouvelle tentative ne réussit pas davantage, car l'arrivée, presque immédiate de 16 divisions franco-britanniques transportées en chemins de fer, permit de rétablir rapidement la situation d'abord compromise.

Le temps pressait. Les troupes américaines commençaient à débarquer en France. Le commandement allemand voulait profiter de l'infériorité numérique des Alliés et frapper un grand coup pour les réduire à merci. Il résolut dès lors d'enfoncer le front à l'Ouest de Reims pour s'ouvrir la route de Paris par la Marne. Le secret qui enveloppa la concentration de ses masses d'attaque, la soudaineté foudroyante de sa prépa-

---

(1) Du 21 au 29 mars, 1.376 trains de troupes furent mis en marche pour repousser l'attaque allemande à une densité qui atteignit 172 trains de troupes combattantes en 24 heures, au lieu de 18 trains pendant les journées précédentes.

ration d'artillerie lui donnèrent encore l'avantage de la surprise. Le 27 mai, le 9<sup>e</sup> corps britannique était bousculé sur le plateau de Vauclère, et la 10<sup>e</sup> Armée Française devait, peu après, abandonner la crête du Chemin des Dames. Le 29, l'ennemi atteignait Jaulgonne, dépassait la Marne et occupait la voie ferrée Paris-Châlons. L'alarme fut vive. Cependant, de tous les secteurs calmes, les troupes de renfort accouraient au combat et comme en Picardie, comme dans les Flandres, nos admirables soldats arrivés à temps, surent arrêter irrémédiablement la progression des armées allemandes. Plus de 1.000 trains militaires circulèrent à cette occasion sur les lignes de l'Est, à raison de 198 par jour. Sur le Nord, les mouvements furent si intenses que le nombre des trains kilomètres s'éleva au mois de mai au chiffre de 2.000.000 qui n'avait jamais été atteint.

Tous ces résultats sont d'autant plus méritoires que la rapidité des avances allemandes anéantit le plus souvent toutes les prévisions et accrut brusquement l'intensité des transports en réduisant les moyens d'action de façon très sensible

Pour satisfaire les besoins immédiats de l'Armée et effectuer les déplacements de troupes nécessaires, il fallut, en quelques heures combiner les itinéraires appropriés, modifier les courants normaux et faire circuler sous les bombes d'avions et les obus, les trains de renfort, de ravitaillement et de munitions.

Mais il fallut aussi, en même temps, organiser une série de transports nouveaux. Pour évacuer la population civile de Picardie, 40 à 45 trains, par jour, durent être mis en marche: plus de 100.000 personnes furent transportées dans l'Ouest et dans le Midi, au moment de l'offensive des Flandres, et le réseau d'Orléans amena à lui seul en province, 103.300 Parisiens qui voulaient se soustraire aux bombardements de la

pièce à longue portée. L'évacuation de l'outillage des régions menacées et spécialement des grands ateliers de Chemins de fer d'Amiens et d'Eprenay exigea aussi la circulation de nombreuses rames. C'est ainsi que 800 wagons de machines-outils chargés à Amiens et Longueau furent amenés dans les ateliers de remplacement créés à la Garenne-Bezons et à Saint-Etienne de Rouvray. Le repli de plusieurs gares régulatrices (1) de leurs services, des dépôts et des organismes d'armée surchargea tous ces courants. Or, ces multiples transports furent effectués, au moment même où la perte « d'artères essentielles ayant les meilleurs profits et permettant les transports les plus faciles » (2) jetait dans tout le trafic une grande perturbation. La majeure partie du réseau militaire si laborieusement aménagé dans le voisinage du front était tombée aux mains de l'ennemi qui tenait également sous le feu de ses canons la grande ligne du Nord, Paris-Amiens et interceptait la grande lignes de l'Est, Paris-Strasbourg. Les itinéraires utilisables allongeaient considérablement la plupart des parcours et étaient loin d'avoir un outillage en rapport avec la circulation effective.

Immédiatement, un vaste programme fut mis en exécution pour réaliser rapidement tout un dispositif nouveau ; 136 kilomètres de voies de 0,60 furent posés pour desservir les Armées en ligne ; on construisit des rocade à grand rendement, on doubla les lignes insuffisantes, on améliora de nombreuses installations et on opéra l'aménagement des gares régulatrices, récemment déplacées. Pour donner une juste idée de l'import-

---

(1) Celles de Creil et du Bourget furent transportées à Mantes et aux Aubrais.

(2) Discours de M. Claveille à la Chambre des députés le 17 septembre 1918. *Le réseau des armées avait dû être reporté jusqu'à la ligne Dijon, Saincaize, Vierzon, Tours, le Mans, affectant ainsi la partie Nord des réseaux du P.L.M., du P.O. et de l'Etat.*

tance des divers travaux entrepris, il n'est besoin que de mentionner ici quelques chiffres se rapportant à l'un d'eux. L'établissement de la ligne Feuquières-Ponthoile (1), d'une longueur de 88 kilomètres nécessita 703.500 journées de main-d'œuvre, 800.000 mètres cubes de terrassements, 300.000 mètres cubes de ballast et la mise en place de 176 kilomètres de voie normale, de 34 kilomètres de voie de garage et 300 appareils de voie.

C'est à une moyenne mensuelle de 400 kilomètres que s'éleva la construction de voies ferrées nouvelles pendant cette période.

Aussi, le remarquable effort fourni par nos services de la traction et de la voie, au cours de ces tragiques semaines, où se jouait « le sort de la France » ne devait pas rester ignoré ; le gouvernement voulut « porter à la connaissance du pays, la belle attitude du personnel des Chemins de fer des réseaux du Nord, de l'Est et des Armées qui... « avait donné au cours des opérations militaires récentes, et souvent dans des circonstances périlleuses, de nouvelles preuves de son esprit de sacrifice et de son admirable dévouement au pays ».

Sans doute, la situation générale était encore très grave, cependant, l'espérance succédait aux moments d'angoisse des derniers jours de mars, et M. Clémenceau pouvait déjà dire à la Chambre : « Nos effectifs s'épuisent, mais les Américains arrivent, nous mettrons l'ennemi en échec, et le temps venu, nous le battons ».

★★

---

(1) « Pour contourner Amiens, quand la ville était sous le canon allemand nos services ont exécuté un chemin de fer à double voie de 70 kilomètres, en 3 mois. On a creusé un tunnel en 75 jours. C'est un véritable tour de force qui est à l'honneur de ceux qui l'ont réalisé dans des circonstances si critiques ». *Rapport de M. Claveille, J. O. du 9 mai 1919, p. 2262.*

## LES TRANSPORTS DE L'ARMÉE AMÉRICAINE

Les Etats-Unis, entrés dans la lutte le 6 avril 1917, avaient commencé à diriger sur nos ports une moyenne mensuelle d'environ 30.000 hommes. Mais devant le péril des tentatives Allemandes, le programme des transports par mer s'était brusquement élargi ; des flottes entières furent organisées pour apporter désormais en France 300.000 hommes par mois.

L'intervention immédiate de pareils effectifs ne pouvait manquer d'entraîner sur nos réseaux une circulation d'une intensité nouvelle. Cependant, la guerre sous-marine en augmentant l'irrégularité des arrivées de paquebots imposa aux voies ferrées un service par à-coups extrêmement pénible ; d'autre part, la décision de grouper dans la région de l'Est la plupart des forces Américaines, aggrava sensiblement la charge de ces transports, car les troupes, le matériel et, les rames vides en retour devaient traverser toute la France de l'Ouest à l'Est et effectuer des trajets exceptionnellement longs sur les lignes les moins préparées.

Par les mesures qu'il sut prendre, le Quatrième Bureau de l'Etat-Major général améliora les conditions de ces mouvements difficiles. Les grands ports de Brest, de Saint-Nazaire, de Bordeaux, reçurent des aménagements et un outillage perfectionnés, capable de faciliter les débarquements divers. A proximité de chacun d'eux, d'immenses camps (1) en abritant les troupes que les trains n'avaient pas la possibilité de prendre. jouèrent le rôle de volants régulateurs entre les arrivées par mer et les départs par voie ferrée. Les courants Américains établis sur des itinéraires spéciaux furent placés sous la sur-

---

(1) Le plus important de ces camps de débarquement était celui de Pontanézan, près de Brest, qui put recevoir jusqu'à 100.000 hommes.

veillance d'une Commission régulatrice des lignes de transports américains, qui assura la bonne exécution du service. De vastes installations, des entrepôts intermédiaires, des gares relais remarquablement établies, facilitèrent enfin la réalisation de cet important trafic.

Bientôt, les troupes Américaines débarquèrent sur nos côtes, en très grand nombre et des séries de trains vinrent sans trêve, en longue files, chercher les unités qui avaient atterri pour les emporter ensuite vers la zone de concentration.

D'avril à novembre, le seul port de Brest fit partir ainsi 732.000 hommes qui s'échelonnèrent mensuellement de la façon suivante :

| MOIS      |      | EFFECTIFS     |
|-----------|------|---------------|
| en Avril  | 1918 | 38.000 hommes |
| Mai       | »    | 76.000 »      |
| Juin      | »    | 90.000 »      |
| Juillet   | »    | 130.000 »     |
| Août      | »    | 110.000 »     |
| Septembre | »    | 119.000 »     |
| Octobre   | »    | 106.000 »     |
| Novembre  | »    | 63.000 »      |

Pour atteindre la Lorraine, les convois devaient parcourir, en deux jours, un millier de kilomètres, couper des courants importants, en grossir d'autres, et se plier aux règles et aux conventions particulières des 4 réseaux empruntés. Au même moment, d'ailleurs, du Havre, de Saint-Nazaire, de Cherbourg, de Bordeaux, d'autres troupes étaient acheminées vers l'Est. C'est ainsi qu'au mois de septembre, 317.000 hommes et 104.000 chevaux s'embarquèrent dans nos différents ports. En novembre 1918, nos Chemins de fer avaient transportés plus de 2.000.000 d'Américains qui combattaient ou travaillaient à nos côtés.

Cependant, les Etats-Unis ne s'étaient pas bornés à nous envoyer des effectifs : les bateaux déversaient continuellement sur les quais de nos ports une énorme quantité de vivres et de matériel le plus divers. En août 1918, plus de 31.000 wagons furent déchargés et mis en route pour l'Armée Américaine; en septembre, les expéditions faites sur wagons dans les bases de l'Océan, qui lui étaient affectées, s'élevèrent à 226.000 tonnes, pour atteindre, en octobre, le chiffre impressionnant de 400.000 tonnes (1).

Ces troupes et ces approvisionnements arrivés à première destination furent, par la suite, l'objet de bien d'autres transports. Pour des motifs de groupement, d'instruction, de mutation ou de repos, les hommes et les unités se déplacèrent successivement plusieurs fois. Le matériel lui aussi fut entreposé, chargé, déchargé, et réexpédié à plusieurs reprises.

D'ailleurs, les divisions Américaines ne tardèrent pas à occuper divers secteurs. Leur entrée en ligne entraîna la circulation d'innombrables trains de troupes, de ravitaillement, de munitions, de permissionnaires et aussi de trains sanitaires (2).

Tous ces mouvements, d'une importance considérable, furent exécutés par les Réseaux français dans la période la plus

---

(1) Les expéditions de matériel Américain atteignirent de juin à octobre 1.200.000 tonnes ainsi réparties : juin, 120.000 tonnes ; juillet, 150.000 tonnes ; août, 180.000 tonnes ; septembre, 230.000 tonnes ; octobre, 400.000 tonnes.

(2) Le service américain des chemins de fer faisait partie du Service du ravitaillement ou « Service of Supply » installé dès février 1918, à Tours. Organisé en sections, il disposait de Commissions régulatrices fonctionnant dans les gares régulatrices et comme moyens d'exécution, de bataillons de chemins de fer. Ces bataillons comprenaient des bataillons d'exploitation, des bataillons du service de la voie, des bataillons du matériel, et utilisaient le matériel apporté progressivement des Etats-Unis. En fait, l'aide effective de ces services et de ce matériel n'a pu s'exercer que tard, après l'armistice, et n'a d'ailleurs jamais dépassé la moitié de ce qui était nécessaire pour assurer les transports de l'Armée Américaine.

difficile et la plus active de la guerre. Ils furent assurés sans à-coups sensibles, malgré la gêne qu'apportait dans le trafic général, la perte de plusieurs de nos lignes à grand rendement et malgré cette intensité de transports Franco-Anglais, qu'exigeaient les événements militaires ; ils nous apportèrent le meilleur réconfort et aussi la certitude de prochains succès.

★★

### **L'ECHEC ALLEMAND EN CHAMPAGNE ET LES OFFENSIVES FRANÇAISES VICTORIEUSES**

Avec l'arrivée des troupes Américaines et leur entrée progressive dans la bataille, l'Allemagne voyait, avec stupeur diminuer cette énorme supériorité numérique dont elle disposait au début du printemps. Son meilleur avantage lui échappait un peu chaque jour et néanmoins, depuis plusieurs semaines, le calme régnait sur le front. C'est que Ludendorff suivant ses procédés coutumiers, combinait dans l'ombre, une nouvelle tentative. Méthodiquement, il montait, pièces par pièces, la formidable machine d'assaut destinée à livrer la bataille suprême, ce « *Friedensturm* », cette fameuse et irrésistible offensive qui devait amener la paix victorieuse allemande.

Cependant, notre Etat-Major veillait. Averti, mieux renseigné, il observait soigneusement les préparatifs de l'adversaire. A son insu, il massait sur le front de Champagne, avec des stocks de munitions, les nombreux renforts mystérieusement accourus par voie ferrée. Puis, en secret, par d'habiles répartitions de forces, il préparait les bases d'une puissante contre offensive.

La IV<sup>e</sup> Armée attendait le choc entre Reims et Massiges. Elle le subit le 15 juillet et le repoussa en infligeant à l'ennemi le plus sanglant des échecs. La bataille défensive fut brillamment gagnée.

Mais déjà, le général Foch était prêt à prendre l'offensive. Le 18 juillet, les divisions Françaises et Américaines amenées sous le couvert de la forêt de Villers-Cotterets commençaient l'attaque, et, partout victorieuses, obligeaient les troupes allemandes aventurées au sud de la Marne, à refluer précipitamment sur la Vesle, en nous rendant la libre disposition de la grande ligne ferrée de l'Est Paris-Strasbourg. Quelques jours plus tard, la bataille de Santerre (8-22 août) dégagait la grande artère Paris-Amiens. Puis « d'Ypres à l'Aisne et de l'Aisne à la Woèvre le bélier de Foch » frappait et refrappait « ici, puis là, ... à l'improviste », tant et si bien que les Armées ennemies disloquées par ces attaques successives, cédèrent sur tout le front. Dans leur triomphale progression, nos troupes furent constamment soutenues par le rail, car les grandes lignes prolongées, tantôt par les convois automobiles, tantôt par la voie de 0,60 (1), apportaient dans la bataille les renforts et les approvisionnements nécessaires.

M. Claveille pouvait dire sans exagération à la Chambre des députés : « Si les opérations sont conduites si brillamment et si heureusement, les efforts considérables des Chemins de fer n'y sont pas étrangers » (2), car, pendant toute cette glorieuse période de préparations et d'actions continues, les Chemins de fer ont constitué les meilleurs auxiliaires de notre Commandement en lui fournissant le moyen de réaliser ses géniales conceptions stratégiques. C'est par milliers que les trains ont circulé sur nos réseaux pour assurer et exploiter le succès de nos armes. De juin à novembre, ils ont successivement transporté sur les différents champs de bataille les effec-

---

(1) Qui avançaient en territoire libéré à raison de 1.500 à 2.000 mètres par jour.

(2) Discours de M. Claveille à la Chambre des députés le 17 septembre 1918.

tifs et le matériel de plus de 200 divisions Françaises, Anglaises ou Américaines. L'Est a vu passer sur ses lignes une moyenne de 10.500 trains militaires par mois ; sur le Nord, le parcours des trains militaires atteignit mensuellement 1.900.000 kilomètres. Une remarquable activité fut déployée par toutes les Compagnies afin de faciliter la marche des opérations militaires ; de tous les points du territoire des rames innombrables vinrent apporter, sans cesse, dans le combat, des canons, des avions, des chars d'assaut, et des approvisionnements, tandis que d'autres convois sillonnaient la France en tous sens pour amener dans nos rangs plus d'un million d'Américains avec 1.200.000 tonnes de matériel.

Certes non, les Chemins de fer français ne sont pas étrangers à nos succès, sans rien enlever au mérite de nos chefs et à la vaillance incomparable de nos admirables soldats, nous pouvons affirmer qu'ils en ont été les plus modestes et les plus puissants artisans. Ce sont eux qui ont assuré le renforcement précipité de l'Armée de Champagne et le groupement rapide de nos formations d'attaque, ce sont eux aussi qui ont donné à nos troupes cette constante mobilité nécessaire pour porter à l'ennemi les coups les plus violents aux endroits les moins prévus.

Pendant plus de quatre années ils ont nourri toutes les phases de cette lutte gigantesque, dans laquelle l'adversaire avait, trop souvent, la supériorité des armements et des effectifs. Aux moments difficiles, ils nous ont permis d'opposer

---

(1) Ces approvisionnements furent particulièrement importants ; ainsi, pendant l'offensive, nos canons de 75 <sup>m/m</sup> consommèrent en moyenne 272.500 obus par jour, soit du 18 juillet au 11 novembre 1918, près de 33 millions de projectiles. Il faut ajouter à ces chiffres les munitions de l'artillerie lourde ; 55.000 obus de 155 <sup>m/m</sup> environ furent en effet quotidiennement tirés pendant cette période.

à l'ennemi les forces nécessaires pour faire échouer ses tentatives, et, plus tard, de réaliser les mouvements stratégiques de cette offensive, qui en libérant le territoire, donnait à la France la plus sûre, la plus éclatante des victoires.

★★

## **L'ETAT DES RESEAUX ET LES TRANSPORTS MILITAIRES APRES L'ARMISTICE**

La débâcle de ses armées contraignit l'Allemagne à implorer une suspension d'hostilités (1) et à accepter le 11 novembre, les conditions d'armistice que le Maréchal Foch avait dictées à ses parlementaires dans le train qui lui servait de résidence, au sud de la forêt de Laigue.

### **Les Destructions**

Mais l'ennemi, en battant successivement en retraite, avait détruit avec une ampleur que ne motivaient pas seulement des raisons stratégiques, toutes nos organisations ferroviaires. Sur nos réseaux du Nord et de l'Est 5.600 kilomètres de voies simples, représentant une longueur de lignes de 2.901 kilomètres, se trouvaient hors de service, 1.510 ponts ou ouvrages avaient été détruits, 12 tunnels minés, 590 gares démolies, 150 alimentations d'eau anéanties, 3.180 kilomètres de lignes téléphoniques saccagées. — 20.000 tonnes de canalisations métalliques, signaux et ouvrages autres que les ponts devaient être remplacées.

---

(1) Les concentrations de troupes venaient d'être terminées et le maréchal Foch prenait ses dispositions pour déclancher la grande offensive dont le général de Castelnau devait être chargé en Lorraine, lorsque le prince Max de Bade, nouveau chancelier de l'Empire Allemand fit auprès du Conseil suprême des démarches répétées et de plus en plus pressantes pour obtenir un armistice immédiat.

Les ateliers de construction et de réparation d'Helemmes avaient été vidés de leur outillage et de leurs approvisionnements, ceux de Tergnier, d'Amiens, d'Epernay et de Roye ne pouvaient plus rendre aucun service. 25 dépôts étaient plus ou moins endommagés.

Ces chiffres, malgré leur importance ne donnent qu'une idée toute relative de l'étendue réelle de ces destructions. A l'occasion du repli des Allemands sur la Somme, nous avons pu déjà nous rendre compte du raffinement apporté dans les destructions par nos adversaires. Les mêmes méthodes avaient été appliquées, mais cette fois sur une plus vaste échelle. « On peut dire, écrivait M. Claveille, que d'une façon générale, toutes les installations comprises entre la ligne extrême du front de 1918 jusqu'à la frontière, ont été dévastées d'une façon systématique » (1).

Les lignes avaient été bouleversées avec un luxe d'explosifs sans égal, ou à l'aide de cette charrue spéciale dont M. Javary a indiqué le mode d'emploi et le singulier pouvoir de désagrégation (2). Les plate-formes devaient être déblayées, puis reconstruites. Les voies ne pouvaient être rétablies qu'avec des éléments entièrement neufs. Les ouvrages d'art avaient été

---

(1) Rapport au Président de la République, *J. O.*, 21 mars 1919.

(2) « Imaginez à l'origine de la voie à détruire deux joints déboulonnés, les deux rails formant l'about de la voie ainsi saillie par rapport à la voie intérieure, engageons une sorte de boucle en rails courbés à la forge et se terminant par un « V » très pointu dans l'axe de la voie. A l'extrémité de ce « V » attelons une locomotive et mettons cette locomotive en marche, la boucle arrachera les deux rails derrière le passage de la machine et les traverses qu'elle mettra d'ailleurs généralement hors d'usage en arrachant les tirefonds; rails, traverses, tirefonds, il faut que l'un des éléments cède. Quand la machine est passée à une vitesse qui peut être de 10 à 12 kilomètres à l'heure, la voie qu'elle a ainsi parcourue n'est plus bonne qu'à déblayer complètement, et à remplacer par une voie composée d'éléments entièrement neufs. » *Conférence de M. Javary sur l'effort du réseau du Nord.*

ébranlés ou fissurés jusque dans leurs fondations les plus profondes par la violence des explosions. Les viaducs n'étaient plus que des « monceaux de décombres » sur lesquels des locomotives avaient parfois été précipitées pour retarder le déblaiement. La voûte de certains tunnels puissamment minés s'était affaissée sur toute son épaisseur (1). Tous les appareils avaient été anéantis avec tant de soin que leurs éléments restaient même inutilisables pour une réparation ultérieure. Et M. Claveille écrivait encore : « Les alimentations d'eau ont été également détruites d'une façon presque complète dans toutes les parties non enterrées ; les réservoirs métalliques ou en béton armé se sont effondrés sur les débris des tours en maçonnerie, atteignant du même coup toutes les distributions ; à de rares exceptions près les grues hydrauliques ont disparu. La signalisation de toute la zone atteinte a disparu... Les postes d'enclenchement... seront presque tous à reconstruire. Les lignes télégraphiques ne forment plus que des masses informes de fils qui compliquent encore le travail de rétablissement des communications télégraphiques et téléphoniques. Le mobilier des gares, l'outillage des dépôts, les engins de levage ou de pesage ont été enlevés ou détruits. Les approvisionnements de toute nature ont également disparu.

### **Les transports militaires, après l'armistice**

Ainsi, l'ennemi avait constitué par ses destructions une zone infranchissable et il fallait, cependant, aussitôt après l'armistice, procéder à l'installation des Armées Alliées sur la rive

---

(1) C'est ainsi que pour établir le tunnel de Perthes, près de Bethel, il fallut déblayer aux deux extrémités 70.000 m<sup>3</sup> de terre pour atteindre des parties de voûte à peu près en place. A Maure, près de Challerange, pour le même objet, on dût enlever 200.000 mètres cubes de déblais.

gauche du Rhin et assurer leur ravitaillement immédiat (1). Il fallait ravitailler, aussi, les populations de nos régions reconquises.

L'habileté de nos Ingénieurs et le zèle de nos troupes de Chemins de fer ont fait, à ce moment, l'admiration de tous et ont accompli des prodiges. En quelques jours, des passages de fortune furent créés, pour franchir le large fossé qui coupait toutes les communications avec le Nord et avec l'Est. Pour atteindre le Rhin, les trains de ravitaillement durent alors, soit traverser le réseau Belge, vidé de matériel, soit s'engager sur les voies ferrées d'Alsace et de Lorraine, et de Prusse rhénane, dont le service était bouleversé. Toute une organisation dut être mise sur pied (2). Une partie du personnel des Compagnies nationales, fut affectée à l'exploitation des lignes reconquises. Il n'en subsista pas moins, pendant longtemps, une rotation considérable du matériel qui provoqua une aspiration continuelle des ressources du parc français vers la Belgique et des Pays Rhénans. Le nombre forcément limité des lignes rétablies, le rendement réduit des voies rapidement construites au cours d'une période particulièrement pluvieuse, provoqua souvent, devant la coupure à franchir des arrêts et des condensations de trains qui avaient leur répercussion jusqu'au cœur des Réseaux français (3).

---

(1) Les Armées à ravitailler comprenaient 108 divisions Françaises, 64 divisions Anglaises, 12 divisions Belges et 29 divisions Américaines dont les effectifs étaient très importants. Ce service nécessitait une moyenne de 470 trains par jour qui devait monter à 550 trains pour assurer dans de bonnes conditions le ravitaillement simultané de la population civile.

(2) Les voies ferrées de la rive gauche du Rhin à utiliser représentaient environ un total de 4.320 kilomètres de voies. L'exploitation de ces lignes, pour les besoins du ravitaillement demandait 64.800 agents, 6.480 locomotives et 64.800 wagons (Général de Lacroix, *ouv. déjà cité*).

(3) Ces à-coups en effet entraînaient un emploi très difficile du personnel et des moyens de traction. Or, à ce moment, personnel et matériel faisaient défaut pour assurer la totalité des transports demandés.

Malgré ces grosses difficultés d'exploitation et les perturbations jetées dans le trafic, les réseaux des armées comme ceux de l'intérieur ont dû faire face à de lourdes charges. Loin de leur accorder un répit bien gagné, l'armistice leur imposa une suite ininterrompue de mouvements d'une grande intensité. Ce furent « la démobilisation des R. A. T. des armées de  
« l'intérieur, — le rapatriement des prisonniers français en  
« Allemagne, et celui des évacués des régions libérées, — le  
« ravitaillement des régions reconquises, la reprise de la vie  
« économique de ces régions par l'apport de chevaux, de  
« voitures, de matériel de toute sorte en provenance de l'inté-  
« rieur de la France. Tous ces transports, nous dit M. Cla-  
« veille dans son rapport au Président de la République (1) —  
« ont dû être faits sans préjudice des besoins de nos Alliés  
« pour leur démobilisation: Anglais de retour d'Egypte ou de  
« Palestine, traversant la France de Modane à Cherbourg (trois  
« trains par jours), Américains regagnant leurs ports d'em-  
« barquement, Italiens de France rentrant en Italie.

« Aux nombreuses obligations qui ont incombé aux Réseaux  
« au cours de l'année 1918, sont venus s'ajouter à la fin de cet  
« exercice, le rapatriement des prisonniers et les premiers  
« transports de démobilisation des hommes de la réserve de  
« l'armée territoriale et des armées Anglaises et Américaines.

« Quatre ports : Dunkerque, le Havre, Cherbourg et  
« Brest et deux gares : Dijon et Lyon ont fonctionné com-  
« me centre de rapatriement de prisonniers et ont fait face à  
« un mouvement de près de 300.000 hommes dont 250.000  
« pour les ports.

« Ce mouvement a donné lieu à la mise en marche de 250  
« trains spéciaux d'un parcours moyen de 500 kilomètres pour

---

(1) Du 8 février 1919, *J. O.*, 10 février 1919.

« lesquels il a fallu affecter 40 rames de 50 wagons couverts,  
« soit 2.000 wagons, 350 voitures de voyageurs et 150  
« machines.

« En outre, les Réseaux ont eu à assurer la continuation  
« d'une centaine de trains spéciaux de rapatriés par les fron-  
« tières du Nord-Est, dans les rames des voitures du service  
« sanitaire et pour lesquels il a été affecté un ensemble de  
« 110 machines.

« A ces transports de prisonniers commencés le 1<sup>er</sup> décembre  
« et qui constituent déjà une lourde charge, sont venus se  
« greffer dès le 25 décembre les transports de démobilisation  
« des R. A. T. à la densité de 20.000 hommes environ, par  
« jour, avec des parcours moyens de 550 kilomètres.

« Le premier échelon commencé le 25 décembre et fini le  
« 8 janvier a nécessité la mise en marche de 107 trains des  
« gares de rassemblement vers les centres de démobilisation  
« et le deuxième commencé le 21 janvier et fini le 4 février  
« a donné lieu à la mise en marche de 145 trains avec une  
« utilisation moyenne de 1.320 hommes (1).

« Pour ces transports de démobilisation et pour ceux qui  
« ont été nécessités par les mouvements préparatoires de ras-  
« semblement, il a fallu affecter un nouveau lot important de  
« près de 7.000 wagons couverts, 200 voitures à voyageurs et  
« 400 machines en tenant compte des retours de matériel.

« A ces charges se sont ajoutés les transports de démobili-  
« sation de l'armée Anglaise opérant en Orient et qui donnent  
« encore lieu à la mise en marche d'un courant en navette  
« de 3 trains par jour, entre Marseille et Le Havre, pour les-

---

(1) Les transports militaires représentaient au début de 1919, un total mensuel d'environ 3 millions de trains-kilomètres.

« quels les Réseaux français ont fourni un lot de 1.100 wagons  
« et affecté 90 machines ».

Quant aux transports de démobilisation de l'Armée Américaine, ils portèrent à eux seuls sur plus de 1.800.000 hommes et aboutirent aux résultats ci-après :

| MOIS                  | Effectifs transportés | Nombre de trains | Nombre de kilomètres de trains |
|-----------------------|-----------------------|------------------|--------------------------------|
| Novembre 1918         | 35.572                | 57               | 30.549                         |
| Décembre »            | 113.832               | 123              | 78.449                         |
| Janvier 1919          | 161.251               | 209              | 105.051                        |
| Février »             | 164.029               | 219              | 111.101                        |
| Mars »                | 185.854               | 228              | 124.093                        |
| Avril »               | 203.535               | 292              | 186.093                        |
| Mai »                 | 583.495               | 384              | 245.800                        |
| Juin »                | 271.700               | 207              | 97.646                         |
| Juillet »             | 91.900                | 80               | 37.682                         |
| Total pour ces 9 mois | 1.811.168             | 1.799            | 1.046.786                      |

La démobilisation des échelons français, un moment suspendue au printemps, reprit avec une grande intensité et constitua avec le service des permissionnaires une charge d'autant plus lourde que les besoins commerciaux augmentaient progressivement dans de très fortes proportions.

#### La remise en état des réseaux (1)

Pendant que nos Réseaux assuraient ces différents transports, la remise en état des lignes de nos régions dévastées se poursuivait avec une méthode et une activité remarquables.

---

(1) Les conditions de la remise en état des réseaux endommagés par des faits de guerre (obus ou destructions militaires) ont été fixées, de bonne heure, par les lois des 29 juin et 31 décembre 1917.

Les Compagnies du Nord et de l'Est ne disposant pas de moyens finan-

Les travaux comprenaient deux phases bien distinctes. Au cours de la première, les Sapeurs de Chemins de fer s'attachaient à rétablir la continuité du rail pour atteindre plus rapidement possible les centres importants. Les reconstructions définitives nécessaires pour une exploitation normale étaient entreprises, ensuite, par les services de la voie des réseaux et par les entrepreneurs spécialistes appelés à prêter leur collaboration.

Grâce à l'ardeur laborieuse de nos troupes de Chemin de fer (1) l'établissement des communications provisoires fut réalisé en quelques semaines. Nous avons vu que la longueur des lignes détruites ou endommagées par l'ennemi avait atteint

ciers nécessaires pour la reconstruction des lignes détruites, le Gouvernement décida de rembourser aux Compagnies les dépenses des travaux de restauration qui leur seraient ordonnés par l'autorité militaire. A cet effet, la loi du 29 juin 1907 autorisa l'ouverture dans les crédits du trésor, d'un compte spécial intitulé « *Frais de reconstitution des voies ferrées d'intérêt général détruites par l'ennemi* ». Les remboursements à faire aux Compagnies devaient être effectués au vu d'ordres de paiement signés par le Ministre de la Guerre. L'imputation définitive des sommes portées au compte spécial devant être réglée ultérieurement conformément à la législation à intervenir, sur la réparation des dommages de guerre subis par les concessionnaires de voies de communication d'intérêt général. La loi du 31 décembre 1917 a eu pour but de supprimer l'ambiguïté des termes de la loi précédente en précisant que le compte était ouvert pour les « *Frais de reconstitution des voies ferrées d'intérêt général détruites ou endommagées par fait de guerre*. »

La loi du 30 décembre 1917 a ordonné l'ouverture d'un compte spécial analogue pour les « *Frais de reconstitution des voies ferrées d'intérêt local détruites ou endommagées par faits de guerre*. »

Puis une loi du 10 janvier 1919 a autorisé le Ministre des Travaux publics et des transports « à prendre les mesures et à engager les dépenses nécessaires pour assurer le rétablissement des grands réseaux d'intérêt général, de leur matériel roulant et des approvisionnements de la voie, dans un état équivalent à celui où ils se trouvaient au 1<sup>er</sup> janvier 1914.

(1) Les sapeurs de Chemins de fer français et alliés avaient à leur disposition une main-d'œuvre supplémentaire comprenant des travailleurs auxiliaires, des bataillons de territoriaux et diverses unités désignées par le Commandement.

2.901 kilomètres, or, le 1<sup>er</sup> février 1919, la continuité du rail était rétablie sur 2.155 kilomètres, soit sur 75 % de leur longueur.

Du début du mois d'août à l'armistice, nos services avaient exécuté des travaux déjà importants. Mais à partir de novembre, les réparations définitives avancèrent avec rapidité. En moins de 10 mois, nos Réseaux parvinrent à restaurer 1.366 kilomètres de lignes à double voie, 681 kilomètres de lignes à voie unique, 557 gares et 229 ouvrages d'art (1). Certains chiffres dit-on sont éloquentes. Ceux-ci mettent singulièrement en lumière l'importance des résultats obtenus.

| NATURE DES OUVRAGES<br>OU DES INSTALLATIONS               | RÉSEAU DU NORD     |                                 | RÉSEAU DE L'EST    |                                 |
|-----------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------|--------------------|---------------------------------|
|                                                           | Situation<br>le 11 | Situation<br>le 1 <sup>er</sup> | Situation<br>le 11 | Situation<br>le 1 <sup>er</sup> |
|                                                           | Nov. 1918          | Sept. 1919                      | Nov. 1918          | Sept. 1919                      |
| Lignes à double voie endom-<br>magées, inutilisables. . . | 583 km.            | 6 km.                           | 930 km.            | 141 km.                         |
| Lignes à voie unique endom-<br>magées, inutilisables. . . | 529 »              | 0 »                             | 204 »              | 52 »                            |
| Gares non desservies. . .                                 | 338 »              | 4 »                             | 252 »              | 29 »                            |

\* \*

### LES TRANSPORTS MILITAIRES REGULIERS

Notre exposé serait incomplet si nous ne donnions ici quelques précisions sur le lourd et constant labeur fourni par nos

Les réseaux avaient mis de leur côté sur les chantiers dont ils conservaient la direction 23.000 ouvriers (Nord) et 10.000 ouvriers (Est).

(1) Le viaduc de Saint-Bernin sur la grande ligne Paris-Liège-Cologne remis en service le 1<sup>er</sup> septembre avait 175 mètres de long. Celui d'Origny-en-Thiérache, sur la ligne Laon-Hirson, 213 mètres de long. Celui de Gland, 98 mètres et celui de Blangy, 119 mètres (tous deux sur la ligne Valenciennes-Hirson). Ces trois derniers furent remis en service le 15 septembre 1919.

Réseaux pendant toute la durée de la guerre, pour assurer sans arrêt, le fonctionnement normal des services essentiels de notre Armée.

### **Transports de ravitaillement (1)**

Dès le début de notre concentration, des trains de renforts et d'approvisionnements furent dirigés sur nos places fortes et sur nos frontières, mais quand la ligne de bataille se fixa, le nombre de ces convois dut être progressivement augmenté, pour compléter nos effectifs, accroître notre armement et procurer à nos troupes le matériel nécessaire à l'aménagement de leurs positions. Il fallut aussi, améliorer l'alimentation de nos soldats, remplacer leurs effets d'habillement, et les harnachements des chevaux. Puis, rapidement, avec la consommation toujours croissante des munitions, les Chemins de fer durent intensifier leurs transports.

---

(1) Le service de ravitaillement de chaque Armée était assuré grâce à une *ligne de communication* dont les principaux organes étaient constitués par :

a) *Les gares de rassemblement*, où se groupaient tous les convois de la circonscription territoriale à destination d'une grande unité.

b) *Des stations halte-repas aménagées* pour l'alimentation des hommes et des chevaux en cours de route.

c) *Des stations magasins, arsenaux et établissements divers*, où se trouvaient entreposés les approvisionnements destinés aux armées.

d) *Une gare régulatrice*.

e) *Des gares de ravitaillement*.

Tous les transports de ravitaillement amorcés aux gares de rassemblement des régions, ou dans les stations magasins et les établissements militaires étaient dirigés sur la gare régulatrice qui, d'après les instructions reçues, remaniait la composition des trains conformément aux besoins réels de l'armée à ravitailler. La gare régulatrice orientait ensuite ces trains remaniés sur les gares de ravitaillement desservant les différentes unités de cette armée.

La guerre, en se prolongeant entraîna une utilisation de plus en plus grande de matériel. C'est ainsi que l'on arriva à employer par mois sur le front, une moyenne de 6.000 tonnes de ronces artificielles, 1.500 tonnes de fil de fer, 450.000 piquets métalliques, 8.000.000 de sacs à terre, 30.000 mètres cubes de bois de mine, 100.000 mètres cubes de bois de construction, 3.000 tonnes de poutrelles en fer et 10.000 tonnes de ciment.

En temps normal, le ravitaillement des Armées Françaises exigea une moyenne de 200 trains par jour (1). Mais, en raison de la longueur des trajets et de la rotation plus ou moins prolongée du matériel 550 locomotives et 30.000 wagons furent absorbés par ce trafic.

En période d'opérations actives, ces chiffres grossissaient sensiblement: « Une division française engagée dans la bataille  
« avait besoin de retrouver à la fin de chaque journée, à sa  
« portée immédiate 1.000 tonnes d'approvisionnements (2). Le  
« ravitaillement de l'ensemble de nos forces combattantes  
« s'élevait ainsi, à certains jours, au chiffre considérable  
« de 100.000 tonnes ».

Le tableau ci-dessous donne le nombre de trains affectés à cette opération *sur quatre de nos grands réseaux* (3).

---

(1) Qui peuvent se décomposer ainsi: 80 trains de vivres, 40 de munitions, 16 de matériel de génie, 16 de matériel divers (poste, colis postaux, etc...), 16 de macadam pour l'entretien des routes du front, et 25 trains de renforts.

(2) Général de Lacroix (*ouvrage déjà cité*).

(3) La diminution du nombre des trains en 1917 et 1918 tient plutôt à un meilleur groupement de matériel qu'à une diminution de tonnage.

| ANNÉES                       | NORD    | EST     | P. L. M. | MIDI  | TOTAL<br>POUR CES 4 RÉSEAUX |
|------------------------------|---------|---------|----------|-------|-----------------------------|
| 1914                         | 6.636   | 5.287   | 4.851    | 775   | 17.549                      |
| 1915                         | 36.006  | 29.017  | 6.706    | 1.839 | 73.568                      |
| 1916                         | 51.370  | 33.152  | 8.411    | 2.854 | 95.787                      |
| 1917                         | 44.113  | 28.006  | 7.978    | 2.972 | 83.069                      |
| 1918                         |         |         |          |       |                             |
| (1 <sup>er</sup><br>Semestre | 22.292  | 23.032  | 9.806    | 1.243 | 56.373                      |
| TOTAL...                     | 160.417 | 118.494 | 37.752   | 9.683 | 326.346 Trains              |

D'autres chiffres sont particulièrement intéressants. Ils concernent les *Chemins de fer de l'Etat* et montrent la composition des approvisionnements expédiés aux Armées françaises par leur intermédiaire.

| Années                  | NOMBRE DE WAGONS EXPÉDIÉS CHARGÉS |           |                    |                                 | Total des<br>wagons expédiés<br>chargés |
|-------------------------|-----------------------------------|-----------|--------------------|---------------------------------|-----------------------------------------|
|                         | Vivres<br>et Effets               | Munitions | Matériel<br>divers | Macadam<br>p. les routes<br>(1) |                                         |
| 1915                    | 225.000                           | 9.708     | 18.108             | 74.085                          | 326.901                                 |
| 1916                    | 650.300                           | 144.160   | 82.968             | 110.162                         | 987.590                                 |
| 1917                    | 804.100                           | 179.563   | 79.300             | 95.485                          | 1.158.448                               |
| 1918                    | 450.500                           | 100.390   | 136.708            | 29.400                          | 716.998                                 |
| Total pour<br>ces 4 an. | 2.129.900                         | 433.821   | 317.084            | 309.132                         | 3.189.937                               |

Mais, il y a lieu d'ajouter à ces résultats les transports de ravitaillement effectués par ce réseau à destination des armées anglaises, ils furent considérables (2).

(1) Le macadam transporté de 1915 à 1918 pour l'entretien des routes du front, représente un poids de 3.995.146 tonnes.

(2) Les transports Anglais ont absorbé, sur ce réseau, en 1914-1915, plus de 426.000 wagons; en 1916, 609.644; en 1917, 718.760, et en 1918, 311.615. Toutefois, ces chiffres comprennent aussi les wagons utilisés pour les transports de troupes.

En 1915, l'Orléans a chargé et acheminé sur le front 385.000 wagons d'approvisionnements divers, et assuré par la suite, un service qui ne fut pas sensiblement inférieur à celui des Chemins de fer de l'Etat.

En résumé, plus de 400.000 trains ont donc circulé pendant la guerre, pour ravitailler les Armées Françaises. Ce chiffre paraît d'autant plus formidable qu'il ne concerne qu'une faible partie des transports véritablement réalisés. Les denrées alimentaires, les produits manufacturés, les munitions et le matériel de génie avaient déjà, en effet, parcouru, sous diverses formes, des centaines et des centaines de kilomètres avant d'être acheminés sur le front.

Ces mouvements divers ont été effectués par nos réseaux avec la plus grande régularité et ont permis à nos troupes de recevoir constamment des approvisionnements en rapport avec les exigences de la lutte.

### **Transports sanitaires**

D'après les règlements en vigueur au moment de la déclaration de guerre (1), l'évacuation des blessés devait être assurée, en temps normal, au moyen des trains de ravitaillement en retour. En période de combat, à l'aide de trains de voyageurs, de trains sanitaires dits « improvisés » et de trains sanitaires « permanents (2). »

---

(1) Règlement sur les transports stratégiques du 8 décembre 1913 et règlement sur le service de santé en campagne du 26 avril 1910.

(2) Les trains de ravitaillement chargés en temps normal de ramener jusqu'à la gare régulatrice, les blessés et les malades, étaient pourvus dans ce but, d'un médecin et d'une équipe sanitaire.

Pendant la période de combat, les évacuations devaient être assurées pour les blessés et malades pouvant regagner assis, par des trains de voyageurs; pour les blessés et malades devant voyager couchés, par des trains sanitaires « permanents » et les trains sanitaires « improvisés ».

« Les trains sanitaires permanents » au nombre de 7 étaient composés

Dès les premiers engagements, le nombre des blessés fut beaucoup plus considérable qu'on ne l'avait envisagé, et on se trouva dans l'obligation d'amener dans les hôpitaux de l'arrière beaucoup d'entre eux. Les différents types de trains prévus furent mis progressivement en service, mais on se rendit compte qu'ils ne présentaient pas les conditions requises pour effectuer des transports aussi délicats, sur des trajets parfois très longs. Les wagons des rames de ravitaillement et les trains de voyageurs n'offraient ni un confort suffisant ni un aménagement convenable pour le transport et le soin des blessés. Les trains dits « improvisés » formés de wagons sans intercirculation étaient mal suspendus et ne permettaient pas non plus de donner aux malades les soins assidus que réclamait leur état. Quant aux sept trains sanitaires permanents, ils avaient le défaut de ne recevoir qu'un très petit nombre de blessés et d'être insuffisamment éclairés (1).

---

de fourgons à marchandise, bien homogènes, dont l'aménagement spécial était préparé, dès le temps de paix. Ils comprenaient chacun 23 wagons communiquant entre eux, dont 16 étaient destinés aux blessés; deux médecins, un officier d'administration et 28 infirmiers restaient attachés à chacun de ces trains et disposaient d'abondants approvisionnements, d'une lingerie et d'une cuisine. 128 blessés pouvaient être transportés dans chacun d'eux.

« *Les trains sanitaires improvisés* » composés de wagons couverts à marchandises recevaient au moment du besoin, par les soins des hôpitaux d'évacuation, un aménagement temporaire spécial: ils comprenaient 40 wagons dont 33 pouvaient recevoir 400 brancards pour blessés.

« *Les trains sanitaires semi-permanents* » étaient tous pourvus d'un wagon salle de pansement et d'un wagon cuisine qui rendaient inutiles les arrêts dans les infirmeries de gares; les blessés recevaient des soins continus et pouvaient, avec le personnel être alimentés en cours de route. Ces trains chauffés au gaz, éclairés à l'électricité, avaient la possibilité de transporter chacun 600 blessés et de circuler à la vitesse d'un express (60 kilomètres à l'heure en moyenne).

(1) En principe, les trains sanitaires prenaient les blessés dans les hôpitaux d'évacuation voisins du front s'arrêtaient à la gare régulatrice ou avait lieu un premier triage et arrivaient à la gare de répartition où un représentant du Service de santé répartissait malades et blessés entre les

Aussi, d'accord avec la direction du Service de Santé, le Quatrième Bureau de l'Etat-Major de l'armée, avec l'aide des Commissions de réseau s'ingénia-t-il à former des trains sanitaires plus confortables et plus pratiques, d'un type nouveau dit « semi-permanent ». Composés de voitures à voyageurs à couloirs, communiquant entre elles, bien suspendues, bien éclairées, bien chauffées, ayant une grande capacité, ces trains possédaient toutes les qualités désirables. Ils effectuèrent au cours de la guerre presque toutes les évacuations (1).

En fait, la constitution des trains sanitaires des différents types n'a pu être réalisée que peu à peu et au prix de sérieux efforts, car l'extrême diversité du matériel employé par les Compagnies rendit difficile la réunion de voitures présentant les avantages nécessaires, et disposant du même système d'éclairage, de chauffage et du même type de frein. Progressivement, 200 trains sanitaires furent aménagés ; dans leur ensemble, ils pouvaient transporter environ 80.000 blessés. Leur mise en service (et surtout l'utilisation des trains « semi-permanents ») facilita considérablement le bon fonctionnement du service de santé ; ils permirent de dégager les installations sanitaires du front et d'envoyer, après un premier pansement, la plupart de nos blessés, dans les hôpitaux bien organisés et bien outillés de l'intérieur.

Nos deux réseaux de la zone des Armées ont, hélas, dirigé sur les formations de l'arrière un grand nombre de trains sanitaires. Beaucoup d'entre eux firent des milliers de kilomètres pour amener des blessés sur la Côte d'Azur ou dans

---

différents hôpitaux d'après le nombre de places disponibles, la nature de la blessure ou le caractère de la maladie. Le train sanitaire, d'après les indications de la gare de répartition laissait ensuite les blessés dans les hôpitaux de son parcours.

(1) A la fin de 1916, 143 trains semi-permanents étaient en service ; ils offraient 8.776 places assises et 29.810 couchées.

le Sud-Ouest de la France, aussi le tableau ci-dessous, malgré l'éloquence tragique de ses chiffres, ne donne-t-il qu'une idée approximative de l'importance de ces transports.

| ANNÉES | NOMBRE DE TRAINS SANITAIRES |          |
|--------|-----------------------------|----------|
|        | EST                         | NORD (1) |
| 1914   | 792                         | 3.007    |
| 1915   | 10.736                      | 17.006   |
| 1916   | 8.594                       | 15.400   |
| 1917   | 5.412                       | 15.400   |
| 1918   | 7.360                       | 15.400   |
| TOTAL  | 32.894                      | 66.213   |

### Transports des Permissionnaires

Aux courants de ravitaillement et à l'évacuation des blessés vinrent s'ajouter en 1915 les transports de permissionnaires. La guerre en se prolongeant rendit nécessaire, en effet, l'organisation d'un système régulier de permissions en faveur des mobilisés. Ce service d'abord peu important, put être assuré, en partie par les rames de ravitaillement et les trains commerciaux, mais il prit bientôt une telle extension qu'il nécessita sur nos Réseaux du front et de l'intérieur, la circulation de trains spéciaux dont le nombre s'accrut d'année en année, dans des proportions considérables. Cette progression apparaît fort bien dans la statistique établie pour nos six grands Réseaux.

---

(1) Sur le réseau du Nord, le nombre des trains comprend la circulation soit en voitures chargées, soit à vide.

| Années                | NOMBRE DE TRAINS DE PERMISSIONNAIRES |        |          |        |       |                          | Nombre de permissionnaires transportés par l'Orléans |
|-----------------------|--------------------------------------|--------|----------|--------|-------|--------------------------|------------------------------------------------------|
|                       | Est                                  | Nord   | P.-L.-M. | Etat   | Midi  | Total pour ces 5 réseaux |                                                      |
| 1915                  | 3.750                                | 4.200  | 1.400    | 388    | 0     | 9.738                    | 233.000 h.                                           |
| 1916                  | 19.200                               | 11.800 | 5.100    | 1.355  | 219   | 37.674                   | 1.215.000                                            |
| 1917                  | 34.700                               | 28.000 | 10.900   | 5.500  | 2.225 | 81.325                   | 2.082.000                                            |
| 1918                  | 30.600                               | 18.800 | 10.800   | 5.700  | 735   | 66.635                   | 1.200.000                                            |
| Total p. les 4 années | 88.250                               | 62.800 | 28.200   | 12.943 | 3.179 | 195.372                  | 4.730.000 h.                                         |

Il est dommage que les Réseaux n'aient pu donner des renseignements aussi complets sur les trajets effectués, ils montreraient l'ampleur de ce trafic. On en aura une idée, cependant, si l'on sait qu'en 1918, la circulation des trains de permissionnaires sur le P.-L.-M. représentait un parcours journalier de 1.300 kilomètres, soit  $\frac{1}{5}$  du parcours des trains de voyageurs sur ce réseau (1).

### Le Service de la Poste et des Cclis postaux

La nécessité de tenir secrets les mouvements effectués par les diverses unités, au cours des opérations, ont fait tout d'abord adopter, par l'autorité militaire, un système assez complexe pour la transmission des correspondances destinées aux mobilisés (2).

Chaque dépôt recevrait, pensait-on, deux ou trois mille lettres

(1) Le service des permissionnaires nécessita, en outre, la création de vastes et nombreuses installations dans les gares de départ, les gares régulatrices, les gare de triage, et les gares de rassemblement des régions de l'intérieur.

(2) Les lettres à l'adresse des militaires en campagne devaient être envoyées aux *dépôts* des divers corps de troupes où elles étaient d'abord triées, puis, réexpédiées sur la *gare de rassemblement* du corps d'armée. De là, les commissaires militaires tenus au courant de l'ordre de bataille

par jour, ces prévisions furent largement dépassées. Un décret du 3 août 1914 autorisa, en effet, la circulation en franchise de toutes les lettres à l'adresse des militaires aux Armées et dès le début de la campagne chaque bureau de corps de troupe, de l'intérieur, dut assurer la réception journalière de 15.000 à 20.000 lettres et d'un millier de paquets ainsi que l'expédition quotidienne de 12.000 à 15.000 lettres ou cartes.

Avec cette importance imprévue du courrier, l'organisation primitive se trouva insuffisante et beaucoup trop complexe. Les retards et les erreurs devinrent extrêmement nombreux ; une réforme s'imposa. Elle fut accomplie en novembre 1914 et consista à remplacer les multiples rouages de l'ancien système par des organes simples (1).

Les lettres expédiées de l'intérieur furent directement acheminées sur le *Bureau central militaire de Paris*, puis sur les « Bureaux frontières » des 'gares régulatrices desservant le secteur ; un train postal dit « de Rocade » reliant les divers

---

des Armées, devaient les acheminer vers le *bureau Frontière*, installé dans la gare régulatrice de l'Armée à laquelle appartenait l'unité. C'est à cet endroit, que le service de la Trésorerie et des Postes devait en prendre livraison, pour les transporter jusqu'à la *gare de Ravitaillement*, où elles étaient reçues par les agents du *bureau du Payeur*, qui en effectuaient la remise aux différents *vaguemestres*, chargés de la distribution aux troupes.

(1) La Réforme supprima les échelons successifs qui multipliaient les chances d'erreur et les pertes de temps ; elle permit de tenir plus secrets les déplacements des unités en remplaçant les Commissaires des gares de dépôt, par un seul organe le *bureau central militaire postal de Paris*. Ce bureau chargé d'orienter toute la correspondance des Armées, recevait continuellement, d'une Section de Statistiques, les renseignements nécessaires sur la situation exacte des *Secteurs Postaux*. Le secteur Postal, indiqué par un numéro, n'était pas une délimitation territoriale, c'était une façon commode de désigner l'ensemble des unités groupées, au point de vue postal, dans la circonscription desservie par un même bureau de Payeur. Chacun de ces bureaux fut doté de deux camions légers pour assurer plus facilement et plus rapidement le service dont il avait la charge.

bureaux frontières permit l'échange direct des correspondances entre les Armées sans retour au Bureau central.

Grâce aux améliorations apportées le service fonctionna, dès lors, régulièrement malgré l'augmentation croissante du trafic postal.

En décembre 1914, le Bureau central de Paris avait déjà à expédier 1.500.000 lettres et 130.000 paquets par jour. Dans l'espace de quelques mois, ces chiffres grossirent jusqu'à doubler. De mars 1915, à l'armistice, les opérations quotidiennes du bureau central portèrent en effet sur une moyenne de 3.500.000 lettres ordinaires (1), 300.000 chargements et paquets, 70.000 journaux, 10.000 mandats cartes et mandats télégraphiques.

« On a calculé, écrit le colonel le Henaff que ces lettres mises bout à bout représenteraient la distance de Paris à Bordeaux ; empilées les unes sur les autres elles dépasseraient de près de 200 mètres les 4.810 mètres du Mont-Blanc.

Les 300.000 chargements et paquets représentent un poids de 220.000 kilogrammes, soit 44 wagons et un volume de 600 à 700 mètres cubes.

Pour transporter ces lettres et ces paquets, il fallait entre 200 et 300 wagons par jour. »

Mais, en même temps le Bureau central des Colis postaux militaires, qui fonctionna de façon vraiment effective à partir du début de 1916 achemina sur les gares régulatrices un grand nombre de colis postaux ; ces envois, au cours de la guerre, atteignirent un total de 9 millions de colis représentant un poids approximatif de 40 millions de kilos et l'utilisation d'environ 5.000 wagons.

\*\*\*

---

(1) Pendant certaines journées de juillet 1915 le Bureau Central reçut jusqu'à 4.600.000 lettres par jour.

## LE RAVITAILLEMENT EN CHARBON ET LE RESEAU DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Les Chemins de fer ont, d'autre part, participé à la Défense Nationale en procurant au pays, pendant toute la durée des hostilités, l'élément le plus important de la vie économique et industrielle : le charbon.

En 1913, en effet, l'extraction de la houille en France était déjà inférieure de 36 % à la consommation courante, et des millions de tonnes de combustible avaient dû être importées d'Angleterre, de Belgique et d'Allemagne, pour combler le déficit de la production nationale. La guerre, en nous privant de nos plus riches charbonnages du Nord et de la meilleure main-d'œuvre des centres miniers exploités ; en supprimant, d'autre part, les appoints belges et allemands, réduisit brusquement, nos ressources de façon très sensible (1). Les stocks constitués en temps de paix s'épuisèrent rapidement. Une crise, grosse de conséquences s'annonçait.

Les pouvoirs publics décidèrent d'intervenir et pour parer au danger, chargèrent l'Administration des chemins de fer de l'Etat d'organiser le ravitaillement en combustible de toute la nation. Un décret, en date du 4 décembre 1914, ouvrit à son profit, dans ce but, un crédit de 15.000.000 et c'est ainsi que le Réseau de l'Etat eut à faire face à un service supplémentaire, d'une extrême importance, qui sortait du cadre normal de ses attributions. Il dut, avec un personnel administratif déjà très réduit, réaliser des opérations commerciales très étendues, et effectuer, au lieu et place de l'Etat, le règlement

---

(1) L'invasion des Houillères du Nord réduisit les possibilités de la production nationale en charbon de 50 %, celles du coke et des sous-produits dans des conditions sensiblement plus fortes.

comptable et financier des achats et des ventes de tous les charbons Français ou étrangers. Il dut, en même temps, dans des conditions d'exploitation difficiles, assurer le transport du combustible, débarqué dans les ports de l'Océan, dont la desserte lui incombait.

Dès le début de 1915, l'Administration des chemins de fer de l'Etat passa en Angleterre les marchés nécessaires, obtint le concours de l'Amirauté britannique et fit aménager dans les ports convenables, de vastes emplacements de stockage.

Les arrivages, à destination du Réseau, se succédèrent dès lors, de manière satisfaisante. Le 15 mai 1915 ils représentaient déjà 500.000 tonnes et atteignaient le 31 décembre, de la même année, 1.600.000 tonnes (1).

En 1916, du coke métallurgique réclamé par les usines sidérurgiques vint s'ajouter à la houille. A ce moment, les fabrications de guerre commencèrent à se multiplier. Pour répartir judicieusement les combustibles minéraux entre les divers consommateurs, il fallut créer un organe spécial qui prit le nom de Bureau national des charbons (2) ; mais le réseau de l'Etat conserva pendant toute la guerre, la lourde charge des importations et resta constamment le Banquier du Bureau national. Il eut même à s'occuper de la question des transports maritimes. Les arrivages limités au rendement des bateaux affrétés par l'Amirauté anglaise devinrent insuffisants pour alimenter les industries de guerre qui prenaient de plus

---

(1) Sur les 1.600.000 tonnes reçues, 800.000 furent livrées aux services publics et aux particuliers.

(2) Le Bureau national des charbons fut créé le 12 avril 1916, en remplacement de la Commission de Répartition, instituée auprès du Ministère des Travaux Publics le 15 février 1915, et dont l'organisation était insuffisante. Il fut constitué par un nombreux personnel prélevé en grande partie sur les services de l'Administration des chemins de fer de l'Etat.

en plus d'extension. L'Administration des Chemins de fer de l'Etat se réserva d'abord, l'aide d'une flotte auxiliaire dont elle assumait le contrôle et qui fonctionna à partir d'avril 1916; quelques mois plus tard, le 29 décembre 1916, elle traita avec la **Société nationale maritime**, pour l'acquisition et l'exploitation en régie intéressée d'une flotte privée dite « Flotte de l'Atlantique » qui rendit par la suite, les plus grands services. Composée de navires dits « lakers » de chalands et de remorqueurs, cette flotte atteignit une capacité effective totale de plus de 25.000 tonnes (1). Une convention analogue conclue fin 1917 créa « une flottille spéciale à la Méditerranée, en vue d'assurer entre Marseille et Gênes, les transports de marchandises pondéreuses, et en particulier des charbons ».

Ces diverses mesures donnèrent d'excellents résultats. Elles permirent aux Chemins de fer de l'Etat d'importer des quantités de combustible considérables et d'en livrer aux Services publics et aux particuliers plus de 6 millions de tonnes de la façon suivante (2) :

(1) Au 31 décembre 1918, cette flotte comprenait 8 *lakers* (bateaux antérieurement employés aux transports de minerais et de charbons sur les grands lacs d'Amérique) d'une capacité totale de 15.400 tonnes ainsi que 3 remorqueurs et 7 chalands de mer d'une portée totale de 9.700 tonnes.

(2) Ces chiffres sont empruntés à l'intéressant ouvrage de M. J. Nadal : *Le Chemin de fer de l'Etat pendant la Guerre*. Ils ne concernent que les quantités livrées aux particuliers et aux services publics. Les importations de charbon atteignirent en effet, en 1915, une moyenne mensuelle de 1.665.000 tonnes qui varia, en 1916, entre 1.840.000 et 2.000.000 tonnes (voir à ce sujet G. Lordier : *Le ravitaillement en charbon pendant la guerre*).

| Années                  | Nombre de tonnes de houille livrées | Nombre de tonnes de coke livrées | Total des Livraisons de combustible |
|-------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| 1915                    | 800.000                             | »                                | 800.000                             |
| 1916                    | 1.100.000                           | »                                | 1.100.000                           |
| 1917                    | 1.700.000                           | 520.000                          | 2.220.000                           |
| 1918                    | 1.317.000                           | 576.000                          | 2.893.000                           |
| Total pour ces 4 années | 4.917.000                           | 1.076.000                        | 6.013.000                           |

Lorsque fin 1917, le Gouvernement fut appelé à supprimer la liberté du commerce des charbons et à établir le système de la « péréquation », l'Administration des Chemins de fer de l'Etat fut encore chargée de prêter son concours au Bureau national des charbons. Son rôle de banquier s'élargit, elle dut ajouter à la gestion du « Compte spécial des charbons » la gestion du « Compte de péréquation » et assurer le règlement des effets à payer et l'encaissement des effets à recouvrer.

Le chiffre d'affaires du Compte spécial des charbons a dépassé *deux milliards de francs*, celui du compte de péréquation est d'environ *1 milliard et demi*. Il n'est pas besoin d'en dire davantage pour montrer l'importance des missions confiées au Réseau des Chemins de fer de l'Etat. Ces missions, il les a remplies d'une façon particulièrement digne d'éloges. Grâce aux intelligents efforts de son Administration, grâce à la puissante collaboration qu'elle a apportée au Bureau national des charbons, le Pays a reçu dans les circonstances les plus difficiles, les quantités de combustible nécessaires à ses fabrications de guerre et à ses besoins les plus essentiels.

## CHAPITRE II

---

### L'exploitation commerciale

---

Les guerres précédentes avaient bien mis en lumière l'importance du rôle que les Chemins de fer seraient appelés à jouer au cours des opérations militaires, mais aucune d'entre elles, n'avait permis de soupçonner le concours qu'ils devraient prêter au développement économique et industriel des pays belligérants.

Tout le monde pensait, en France, qu'en raison de la puissance des armements modernes, un conflit éventuel entraînerait une lutte violente et courte.

Cette opinion érigée en principe, avait présidé à l'organisation de nos transports en temps de guerre. La lutte serait *violente* ; il fallait donc permettre à l'Armée de disposer de la façon la plus absolue de toutes les énergies utiles à la nation. La lutte serait *courte* ; cette brièveté autoriserait à négliger momentanément les intérêts secondaires pour mieux assurer les intérêts d'une importance primordiale. La suppression des transports commerciaux, au profit des transports

militaires, pendant toute la durée des hostilités devait être la conséquence logique de ce principe.

En effet, à la mobilisation, « tous les moyens de transport des Réseaux de Chemins de fer furent affectés aux besoins de l'Armée ». Le trafic commercial fut purement et simplement suspendu.

Une mesure aussi radicale ne pouvait être maintenue très longtemps. Des nécessités économiques inéluctables, la Défense nationale elle-même, imposèrent bientôt la reprise des relations commerciales et ne tardèrent pas à exiger leur continuelle extension. Cependant, il était difficile de ne pas tenir compte de la situation exceptionnelle créée par la guerre.

On apporta des atténuations sensibles à la responsabilité qui incombait d'ordinaire aux Compagnies puis on prit successivement toutes les mesures susceptibles de porter au maximum le rendement des voies ferrées.

Quoi qu'il en soit, les transports commerciaux, d'abord très réduits, augmentèrent d'année en année, ils restèrent subordonnés aux nécessités militaires, mais ils vinrent surcharger jusqu'à l'extrême limite du rendement, le trafic considérable effectué pour donner satisfaction à toutes les demandes de l'Armée.

C'est après la fixation du front que les transports commerciaux commencèrent à reprendre régulièrement. Leur intensité s'accrut vite, car la mobilisation de la majeure partie de la main d'œuvre raréfia les centres de production et rendit nécessaires de nombreux transports pour répartir sur les divers points du pays, les réserves disponibles et les rares produits nouveaux.

L'invasion d'une partie du territoire réduisit encore nos ressources en nous faisant perdre 40 % de nos ressources en charbon, 80 % de nos ressources de coke, 90 % de nos ressour-

ces de minerai de fer, 70 % de nos ressources en fonte, 80 % de nos ressources en acier, 80 % de notre outillage. Des 123 hauts fourneaux en activité au début de 1913, 95 se trouvaient dans la zone de guerre ; une trentaine seulement subsistaient pour améliorer notre armement et fabriquer nos munitions.

Il fallut faire appel aux Pays étrangers et importer les quantités nécessaires de denrées et de matières premières. Puis la conduite des opérations demandant l'intervention d'un matériel de plus en plus abondant et toujours plus perfectionné, il fallut organiser un grand nombre et de très importantes fabrications de guerre.

L'Angleterre fort heureusement nous assura la maîtrise des mers. Des céréales nous arrivèrent d'Amérique, les charbons d'Angleterre, — l'Espagne, la Suède, l'Angleterre, les Indes, les Etats-Unis nous alimentèrent en minerais ; — le Chili nous envoya des nitrates, l'Amérique des cotons et des machines-outils avec une foule de matières premières et de produits manufacturés.

Les importations qui étaient de 31.884.516 tonnes en 1913 atteignirent en 1915, 40.155.884 tonnes et 51.502.755 tonnes en 1916. Sans doute, une partie de ce tonnage fut l'objet de transports militaires, mais le Commerce et l'Industrie privés en absorbèrent aussi une grosse part.

Toutes ces marchandises débarquées dans nos ports furent apportées par nos Chemins de fer dans toutes les régions de France.

A ces besoins nationaux se sont ajoutés d'ailleurs, ceux de l'Italie et de la Suisse. Un grand nombre de produits arrivés par mer, sur nos côtes de l'Atlantique, ont traversé toute la France en chemin de fer pour parvenir à ces deux pays.

L'Italie, privée des charbons Allemands, a reçu régulièrement, pendant toute la guerre, les charbons Anglais qui em

pruntaient les voies ferrées françaises de Bordeaux jusqu'à Vintimille et Modane (1).

Des trains entiers de farines et de céréales ont dû aussi, régulièrement, être acheminés de nos ports sur la frontière Suisse.

En même temps, la création et l'extension de nos usines de guerre demandèrent le transport de volumineux matériaux de construction, d'un important outillage, et la circulation continue d'une nombreuse main d'œuvre.

Quelques chiffres donneront une idée du développement de l'industrie nationale et de l'ampleur du concours nécessairement prêté par les Chemins de fer à son extension. Les usines hydrauliques aménagées de 1914 à 1918 représentent une force globale qui n'est pas inférieure à 500.000 chevaux, la capacité de fabrication de la poudre « B » passa de 5.980 tonnes en 1913 à 104.000 tonnes en 1917 ; celle des explosifs de 4.258 tonnes en 1913 à 275.000 tonnes en 1917.

Au début de 1915, les usines françaises fabriquaient ou reconstituaient 5 canons de 75 par jour ; ce chiffre monta à 30 fin 1916, et à 35 en 1918 (2).

*La fabrication journalière des obus de 75* approchait le chiffre de 10.000 au début de la guerre ; elle atteignit 150.000 fin 1915 et 300.000 en mai 1917. Celle des obus de 120 millimètres qui était nulle fin 1914 s'éleva à 25.000 en 1916 et à 35.000 en 1917.

Ainsi, l'Industrie Française amoindrie, démantelée par l'a-

---

(1) Les transports de charbon en Italie atteignaient en moyenne, environ 200.000 tonnes par mois. (556.130 tonnes pour le premier trimestre 1918).

(2) Au cours des hostilités le nombre des canons de 75 m/m en ligne, passa de 3.696 à 6.555, le nombre de nos canons lourds de 288 à 5.477 ; l'augmentation fut pour ces derniers de 1.493 %.

vation s'était reconstituée, des industries nouvelles avaient été créées, de toutes pièces, la production générale s'était accrue dans des proportions formidables. Mais pour arriver à ces résultats, combien de transports avaient été nécessaires !

Sur l'Orléans, les marchandises transportées en petite vitesse se sont élevées de 16.638.431 tonnes en 1915 à 18.377.687 tonnes en 1917.

« Sur le P.L.M. écrit le général de Lacroix, les transports  
« de combustibles en 1916 étaient en augmentation de 111  
« pour 100 par rapport à 1913. Les transports nécessités par  
« l'agriculture augmentaient pendant la même période de  
« 85 %. Pour les matériaux de construction, l'augmen-  
« tation était de 70 %. Sur le Midi, les transports de produits  
« métallurgiques et de minerais en 1916 s'accroissaient respec-  
« tivement dans les proportions de 82 et de 51 % par rapport  
« à 1915.

Le tableau ci-dessous concerne le nombre de tonnes transportées en petite vitesse par 5 de nos grands réseaux de 1915 à 1918.

|        | 1915       | 1916       | 1917        | 1918       |
|--------|------------|------------|-------------|------------|
| NORD   | 16.213.538 | 17.584.676 | 18.215.588  | 12.358.019 |
| EST    | 8.038.696  | 10.226.215 | 11.521.949  | 7.332.665  |
| P.L.M. | 30.017.096 | 35.425.952 | 35.614.095  | 29.792.173 |
| MIDI   | 11.341.000 | 10.720.000 | 11.691.000  | 10.348.000 |
| ÉTAT   | 22.405.897 | 23.676.422 | 22.966.975  | 19.840.533 |
| TOTAL  | 88.016.227 | 97.633.265 | 100.009.607 | 79.671.390 |

(1) Le réseau de l'Orléans n'a pas publié de statistiques pour les années 1916 et 1918.

Ces chiffres considérés en eux-mêmes sont en général nettement inférieurs à ceux des exercices précédant la guerre, mais ils représentent un effort beaucoup plus considérable si l'on tient compte de l'intensité permanente du trafic militaire, de la réduction importante des lignes exploitées, et enfin de la longueur toujours plus grande des parcours.

La Compagnie du Nord qui, en 1913, exploitait 3.840 kilomètres de lignes vit son réseau se réduire, environ de 50 %, soit à 1.948 kilomètres. L'Est subit aussi des amputations variables qui dépassèrent 1.000 kilomètres en 1918. Ces raccourcissements devaient normalement, semblait-il, entraîner une diminution du trafic commercial.

**L'allongement** des parcours a d'ailleurs compensé, dans une certaine mesure, la réduction du tonnage, car l'importance réelle des transports ne peut être évaluée de façon exacte que si l'on tient compte à la fois, des tonnes transportées et du nombre de kilomètres parcourus.

| PARCOURS MOYEN D'UNE TONNE DE MARCHANDISES POUR 4 DE NOS<br>GRANDS RÉSEAUX |           |           |           |           |           |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Réseaux                                                                    | 1913      | 1914      | 1915      | 1916      | 1917      | 1918      |
| Nord                                                                       | 101 k. 95 | 103 k. 96 | 170 k. 26 | 168 k. 78 | 179 k. 30 | 161 k. 41 |
| Est                                                                        | 110 52    |           | 152 85    | 170 38    | 148 71    | 139 03    |
| P. L. M.                                                                   | 196 96    |           | 271 89    | 287 82    | 305 21    | (1)       |
| Midi                                                                       | 130 17    | 132 76    | 135 63    | 138 65    | 139 84    | 144 66    |

Le P.L.M., par exemple, avec un tonnage inférieur au tonnage de 1913, a réalisé, en fait, pendant la guerre, des transports de marchandises beaucoup plus intenses qu'en temps de paix : les 7 milliards  $1/2$  de « tonnes-kilomètres » atteints en 1913 par cette Compagnie sont montés, en effet,

en 1915 à 8 milliards, à 10 milliards en 1916 et à près de 11 milliards en 1917.

Sans être aussi sensible sur tous les réseaux, l'augmentation du parcours moyen de la tonne de marchandises est générale pour chacun d'eux. C'est pourquoi les chiffres du tableau qui précède nous éclairent sur la valeur véritable des résultats obtenus.

### Voyageurs civils

En général, et à l'inverse de ce que nous venons de constater pour les marchandises, les voyageurs se sont déplacés sur de moins longs trajets que d'ordinaire.

| PARCOURS MOYEN D'UN VOYAGEUR |           |           |           |           |           |           |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| RÉSEAUX                      | 1913      | 1914      | 1915      | 1916      | 1917      | 1918      |
| Nord                         | 27 k. 264 | 27 k. 057 | 27 k. 975 | 25 k. 073 | 24 k. 693 | 24 k. 715 |
| Est                          | 29 46     | 28        | 26 69     | 25 90     | 24 90     | 24 78     |
| P. L. M.                     | 51        | 55        | 52        | 52        | 52        | 52        |
| Etat                         | 55 5      | 36 4      | 40 7      | 38 1      | 36 4      |           |
| Midi                         | 51 332    | 49 114    | 50 27     | 44 03     | 40 49     | 40 68     |

« Cela tient, écrit M. Peschaud, en partie au fait que la suppression des billets spéciaux de vacances, de bains de mer, etc... a diminué la facilité des voyages, mais cela tient surtout à la paralysie économique et sociale qui est résultée de la guerre et de l'invasion d'une partie de notre territoire. »

Le nombre de voyageurs a également diminué en règle générale et la chose n'est pas étonnante si l'on songe que la partie la plus active de la population se trouvait mobilisée.

|        | NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS |             |            |             |             |             |
|--------|---------------------------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|
|        | 1913                            | 1914        | 1915       | 1916        | 1917        | 1918        |
| Nord   | 115.002.248                     | 76.222.306  | 30.014.288 | 37.856.369  | 43.323.084  | 41.888.933  |
| Est    | 92.299.140                      | »           | 40.915.966 | 45.985.378  | 49.854.368  | 51.019.548  |
| P.L.M. | 93.961.606                      | 70.401.000  | 57.027.000 | 66.953.000  | 68.661.000  | 74.196.000  |
| Etat   | 136.956.474                     | 111.493.204 | 89.989.628 | 108.932.840 | 115.234.309 | 125.318.562 |
| P.O.   | 45.564.654                      | »           | 40.606.926 | 51.269.575  | 55.600.000  | »           |
| Midi   | 28.597.901                      | 22.766.654  | 23.339.550 | 29.984.340  | 32.173.360  | 31.637.514  |

D'ailleurs l'intensité des transports de toute nature, en augmentant sans cesse devait, nécessairement, atteindre certaines limites. La capacité du matériel et sa puissance de rotation ne pouvaient être indéfiniment extensibles et à plusieurs reprises, les transports de voyageurs furent sacrifiés aux besoins militaires et économiques. C'est pour cela que la réduction du nombre de voyageurs a été surtout sensible sur les Réseaux des Armées, puis sur les Réseaux de l'Etat et du P.L.M., dont les charges militaires étaient particulièrement lourdes (1). Sur l'Orléans et sur le Midi, au contraire, où les transports pour l'Armée étaient moins intenses, les statistiques accusent une légère augmentation des mouvements de voyageurs.

\*\*

---

(1) Le réseau de l'Etat chargé de la desserte des ports de l'Océan avait à transporter l'approvisionnement des troupes Anglaises et Françaises. Le P.L.M. eut à ramener les transports de nos troupes coloniales et des troupes Indoues, les transports de l'Armée d'Orient et les transports de l'Armée d'Italie.

En additionnant les transports militaires et civils on voit que le trafic réalisé pendant la guerre a dépassé en moyenne de près de 50 % celui de 1913 et a même atteint à certaines périodes 200 % de ce trafic sur les lignes non envahies du Réseau du Nord.

Certes ces résultats semblent, à première vue, très appréciables, ils sont cependant, en réalité, plus particulièrement méritoires et plus dignes d'admiration car ils ont été obtenus dans des conditions essentiellement défavorables que nous allons examiner dans les chapitres suivants.

---

**TROISIEME PARTIE**

---

**Les CONDITIONS et les CONSEQUENCES  
DE L'EXPLOITATION  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
PENDANT LA GUERRE 1914-1919**

---



## CHAPITRE I

---

# **Les Conditions Juridiques et Economiques de l'Exploitation des Chemins de Fer Français pendant la Guerre**

---

### **1°. — LES CONDITIONS DE RESPONSABILITE DES RESEAUX EN MATIERE DE TRANSPORTS COMMERCIAUX**

---

Avant d'aborder l'importante étude des conditions économiques de l'exploitation des Chemins de fer pendant la guerre, nous nous occuperons dans ce chapitre des conditions de responsabilité dans lesquelles nos Réseaux ont effectué les transports commerciaux dont nous venons de relater l'importance.

Par suite de l'ordre de réquisition et de la main-mise de l'autorité militaire sur les Chemins de fer nationaux, les réseaux étaient privés de toute liberté d'action, leurs services se trouvaient bouleversés et les transports commerciaux devaient en toute circonstance être subordonnés aux nécessités militaires.

Il y avait lieu par conséquent, semblait-il de réglementer de façon spéciale les conditions de responsabilité dans lesquelles le trafic commercial pouvait être réalisé.

En temps normal, les Réseaux étaient garants de la perte et des avaries des objets qu'on leur avait confiés, ainsi que du retard dans leur arrivée à destination. Une présomption de responsabilité existait même contre eux, à ce sujet, aux termes des art. 1784 du Code Civil et des art. 97-98 et 103 du Code de Commerce. Raisonnablement, avec les perturbations multiples que l'état de guerre avait apportées, des restrictions à cette responsabilité s'imposaient. Elles furent, en fait, plus ou moins étendues, suivant les conditions plus ou moins difficiles de l'exploitation.

Cinq régimes ont été successivement appliqués aux transports commerciaux, les deux derniers marquent les étapes d'un rapprochement de plus en plus sensible avec les règles du droit commun.

#### **Période de la mobilisation : Suspension des transports commerciaux**

Par application des lois du 3 juillet 1877 et du 28 décembre 1888 — les décrets du 31 juillet et 3 août 1914 ont suspendu tout le trafic commercial et ont même autorisé les Compagnies à faire stopper et décharger les trains en cours de route. Pendant cette période, les transports commerciaux devraient donc être considérés comme inexistant. Mais, en réalité, un petit nombre de transports de ce genre furent effectués, au cours du mois d'août, avec l'autorisation des Commissions de réseau. A ce moment, aucune restriction de responsabilité n'ayant été édictée à leur sujet, les règles ordinaires semblaient rester applicables. Cependant, la jurisprudence a admis en

faveur des Réseaux « une présomption de non responsabilité résultant, en droit, de la suspension des transports commerciaux prescrite par l'autorité militaire, et en fait des difficultés exceptionnelles au milieu desquelles ont pu s'effectuer les transports commerciaux tolérés par cette autorité. »

**Régime de « l'absence de responsabilité » dit régime  
des affiches administratives (fin août au 1<sup>er</sup>  
novembre 1914).**

La nécessité d'assurer, malgré les événements militaires, certains besoins économiques essentiels ne tarda pas à exiger la reprise partielle mais régulière des transports commerciaux. Elle fut tolérée sur les lignes situées en dehors de la zone d'opérations, et réglementée par des affiches apposées dans les gares, sur l'ordre du ministre de la Guerre et par les soins des Commissions de réseau. Ces affiches énuméraient les catégories de marchandises pouvant être admises dans les trains, sans autorisation spéciale, en précisant que ces transports seraient effectués « sans responsabilité, ni garantie d'aucune sorte, en raison des conditions actuelles de l'exploitation des voies ferrées ».

La légalité de cette clause a été longuement discutée.

Certains intéressés lui ont refusé toute force obligatoire en prétendant que le décret du 8 décembre 1913, sur les transports stratégiques, loin de conférer au Ministre, la faculté de décharger les Compagnies de leurs responsabilités ordinaires, lui permettait, seulement, de suspendre ou de restreindre le trafic commercial, sans pouvoir, s'il en autorisait la reprise, faire échec aux dispositions des lois et tarifs homologués. Ils soutenaient, d'autre part, que le Ministre de la Guerre ayant autorisé l'exécution des transports commerciaux n'avait pas,

personnellement, la possibilité légale de soustraire les Compagnies à la garantie qui leur incombait d'ordinaire, car la loi du 5 août 1914 exigeait formellement un décret en Conseil des Ministres, pour suspendre, pendant la guerre, les effets des obligations commerciales et civiles résultant des lois et règlements.

Plusieurs Tribunaux et quelques Cours d'appel (Chambéry, Grenoble, Amiens, Paris, etc...) ont admis cette thèse et ont jugé, en effet, que la stipulation de non responsabilité n'avait pas de caractère légal.

Par contre, d'autres jugements et d'autres arrêts (1), ont reconnu la parfaite légalité d'une pareille disposition en signalant que l'art. 19 du règlement annexé au décret du 8 décembre 1913 donnait au Ministre de la Guerre, avec la faculté d'autoriser la reprise des transports commerciaux, le droit de déterminer par lui-même « *les conditions* » dans lesquelles ces transports seraient acceptés (1).

Finalement, le Tribunal des conflits a décidé, qu'en raison du principe de la séparation des pouvoirs, les tribunaux judiciaires n'étaient pas compétents pour apprécier la légalité d'ordres, qui constituaient « des actes de puissance publique, ayant pour objet de pourvoir dans des circonstances exceptionnelles, résultant de l'état de guerre, aux besoins de la défense nationale, dont il incombe au Gouvernement d'assurer l'organisation (1) ». Cette décision reconnaissait implicitement le caractère légal de la mesure prise par le Ministre, en la justifiant par l'intérêt supérieur du salut du Pays.

Le Conseil d'Etat, par deux arrêts du 1<sup>er</sup> août 1919 a

---

(1) Décision du Tribunal des Conflits, en date du 29 juillet 1916. *Dalloz* 1916. III. p. 157.

d'ailleurs formellement reconnu la légalité de la stipulation insérée par les Commissions de réseau.

En ce qui concerne les voyageurs, un arrêt de la Cour de cassation en date du 15 janvier 1918, a déclaré que la clause de non responsabilité ne leur était pas applicable (1), parce qu'elle était absolument muette sur les accidents dont les voyageurs pourraient être victimes en cours de route.

**Régime de la responsabilité pour « faute lourde » (1<sup>er</sup> novembre 1914, 31 mars 1915). — Le contrat d'assurance (arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1914).**

Cependant, la stabilisation du front, en apportant dans le trafic une plus grande régularité, permit d'accorder aux expéditeurs un commencement de garantie.

Un décret du 29 octobre 1914 (2) pris en Conseil des Ministres (2) chargea le Ministre de la Guerre de fixer « pour chaque Réseau, les conditions de délai et de responsabilité dans lesquelles seraient effectués les transports commerciaux ».

Cette réglementation ne se fit pas attendre. Un arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> novembre 1914 décida que les *Réseaux* de Chemins de fer n'encouraient aucune responsabilité du fait de la durée des transports commerciaux autorisés, mais qu'ils *seraient responsables « des pertes et avaries résultant d'une faute lourde de leurs agents, dont ils ne pourraient rattacher la cause à l'Etat de guerre »*.

Ainsi, le principe de la responsabilité des Réseaux commençait à être admis.

---

(1) J. O., 3 novembre 1914.

(2) Conformément à la loi du 5 août 1914.

A qui devait incomber le fardeau de la preuve ? La jurisprudence est restée assez divisée à ce sujet. Certains tribunaux ont maintenu à la charge du transporteur la présomption de responsabilité du droit commun, en décidant qu'en cas de litige, il appartenait aux Compagnies de prouver, soit une absence de faute, de leur part, soit l'existence d'une faute imputable à l'état de guerre.

D'autres tribunaux, au contraire, ont jugé avec de nombreuses Cours d'appel (1) que la preuve de la faute lourde incombait au réclamanant, la preuve de la conséquence de la guerre, étant elle-même à la charge du transporteur.

Quoiqu'il en soit, la garantie accordée restait encore illusoire. Pour réduire les risques de l'expéditeur, en tenant compte, en même temps, des circonstances exceptionnelles dans lesquelles se trouvaient les Compagnies, on proposa de souder un contrat d'assurance au contrat de transports par voie ferrée. Les avantages que présentait cette solution la firent rapidement adopter.

Un arrêté ministériel, en date du 1<sup>er</sup> décembre 1914, décida que « les Réseaux ne se prévaudraient pas du régime fixé, par l'arrêté du 1<sup>er</sup> novembre 1914 (sauf toutefois pour le retard et ses conséquences), si l'expéditeur consentait à payer une prime spéciale d'assurance, calculée sur la valeur déclarée. »

Le versement d'une prime d'assurance avait donc, en somme, pour effet, de rendre les Réseaux responsables des pertes et avaries dans les conditions ordinaires d'avant-guerre.

---

(1) Nîmes, Pau, Montpellier, Poitiers, Riom, Bordeaux, Lyon, Rouen, etc.

**Régime de la « Présomption de responsabilité » (6 avril  
et 16 juin 1915 au 2 février 1919).**

La renaissance de plus en plus complète de la vie économique et de meilleures conditions d'exploitation devaient provoquer, néanmoins, un nouveau rapprochement avec les règles du droit commun.

C'est ce que fit pour tous les Réseaux autres que ceux du Nord et de l'Est, *l'arrêté interministériel du 31 mars 1915*, rendu lui aussi, par application du décret du 29 octobre 1914. Cet arrêté allongea, dans une certaine mesure les délais de livraison du temps de paix, mais rétablit à la charge des Compagnies *une présomption de responsabilité, pour tout préjudice occasionné soit par l'inobservation des délais ainsi fixés, soit par la perte, le déchet ou l'avarie des objets transportés.* — Il stipulait, cependant, que les Réseaux seraient déchargés de cette responsabilité s'ils arrivaient à faire la preuve que les retards, les pertes, les déchets et les avaries imputables, étaient « la conséquence de la guerre » ; il limitait d'autre part, le montant de l'indemnité à allouer, en cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard de la marchandise.

Le système de l'assurance était maintenu. L'expéditeur pouvait, par conséquent, se réserver toutes les garanties accordées par le droit commun moyennant le paiement de primes dont le taux était très sensiblement diminué.

L'expéditeur pouvait en outre, pour les marchandises déjà assurées, pour leur valeur, faire *une déclaration d'intérêt à la livraison*, et en échange d'une seconde prime relativement réduite, se réserver le droit « en cas de perte ou d'avarie donnant lieu à une indemnité, au paiement de dommages-intérêts, dans la limite de l'intérêt qu'il déclarait avoir à la livrai-

son, à charge par lui, d'établir l'existence et le montant du préjudice ».

Aux termes de cette réglementation les Administrations de Chemins de fer n'étaient pas responsables, en ce qui concernait les voyageurs et leurs bagages, des retards et des correspondances manquées.

Ces diverses mesures furent étendues à certaines lignes des réseaux du Nord et de l'Est, quelque peu éloignées de la zone même des opérations, par l'*arrêté spécial du 7 juin 1915* (1) (entrée en application le 16 juin 1915). Sur ces lignes, les transports commerciaux donnaient cependant lieu en raison des frais spéciaux de surveillance et de manutention, au paiement d'une légère taxe supplémentaire.

Les expéditions empruntant les autres lignes de ces deux réseaux, plus rapprochées du front, étaient « transportées sans paiement des frais accessoires ci-dessus, mais sans conditions de délai et sans responsabilité d'aucune sorte (2). »

#### **Régime de la « Responsabilité du droit commun », avec délais spéciaux.**

Le décret du 2 février 1919 a eu pour but de rendre la direction des réseaux aux organismes qui en étaient normalement chargés en temps de paix, sans enlever pour cela aux trans-

---

(1) *J. O.* du 9 juin 1915.

(2) Pour les transports empruntant successivement des réseaux ou des lignes soumis à des conditions de responsabilités différentes, le régime applicable, de bout en bout, était celui du réseau ou des lignes empruntées pour lesquels la responsabilité était le moins étendue, à moins qu'il n'ait été établi que la perte ou l'avarie était survenue sur l'un des Réseaux visés à l'alinéa précédent ; dans ce dernier cas, les conditions de responsabilité étaient celles qui étaient fixées pour ces derniers réseaux.

ports militaires et à certains transports essentiels leur situation privilégiée.

Aux termes de ce décret, à partir du 10 février et jusqu'à la cessation des hostilités, le fonctionnement de tous les chemins de fer (1) devait être assuré par les Administrations du temps de paix, dans les conditions fixées par le cahier des charges, les conventions, les règlements et les tarifs en vigueur : mais les Compagnies restaient obligées d'exécuter par priorité absolue les transports indispensables aux Armées Françaises ou Alliées. Cette charge était compensée par une modification dans le point de départ des délais réglementaires.

Les Réseaux gardèrent, en outre, la possibilité de limiter les expéditions en grande vitesse ou en petite vitesse, après avoir fait constater la nécessité de ces restrictions par le commissaire du contrôle.

Telles sont les diverses périodes qui ont marqué les différents degrés de responsabilité incombant aux Compagnies en matière de transports commerciaux.

Il y a lieu de signaler que ces réglementations n'ont pas concerné les accidents de voyageurs pour lesquels les règles de responsabilité du droit commun sont restées applicables avec cependant, quelques atténuations justifiées par les circonstances (2).

\*\*\*

---

(1) A l'exception des lignes en cours de reconstruction et de celles exploitées par les Sections Françaises des Chemins de fer de Campagne ou par les armées alliées.

(2) Cassation, 15 janvier et 27 novembre 1918.

## II. — LES CONDITIONS ECONOMIQUES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PENDANT LA GUERRE

La guerre a successivement apporté dans la situation du personnel, dans l'emploi du matériel et dans les conditions normales des transports, des modifications profondes.

### LE PERSONNEL

Le 1<sup>er</sup> août 1914, le personnel permanent de six grands réseaux français comprenait d'après les statistiques officielles 332.695 agents. La plupart d'entre eux, classés dans l'affectation spéciale, devaient être, normalement, militarisés dans leurs fonctions, certains autres, au contraire, faisant partie des services non techniques des Compagnies (1) se trouvaient soumis aux règles du droit commun.

Les réseaux disposaient en outre d'un personnel auxiliaire masculin et féminin composé de 24.330 employés.

A la mobilisation, 16,200 hommes du personnel permanent et 12.933 auxiliaires qui, par leur situation (2), ou par leur âge avaient à répondre aux obligations militaires ordinaires, rejoignirent immédiatement leurs corps d'affectation. En même temps, d'autres cheminots quittèrent les Compagnies pour s'engager comme volontaires.

Puis, fin août le gouvernement décida d'incorporer le per-

---

(1) Contentieux, service des Titres, etc...

(2) Etaient classés dans l'affectation spéciale les agents des services techniques des Réseaux ayant 6 mois de service.

sonnel des Chemins de fer (1) faisant partie des six plus jeunes classes de la réserve de l'Armée active, ainsi que les agents de tous ordres, des classes 1904 à 1887 titulaires d'un grade quelconque dans l'Armée. Cette nouvelle mesure eut pour conséquence de priver les réseaux de 19.347 de leurs employés les plus valides.

Entre temps, la soudaine invasion de nos régions du Nord et de l'Est fit tomber aux mains de l'ennemi 13.270 autres agents.

Ce sont donc, au total, 48.817 agents qualifiés et 12.933 auxiliaires qui furent enlevés aux Compagnies dans les premières semaines de la guerre. Ces amputations répétées les éprouvèrent d'autant plus qu'elles portèrent, très inégalement, sur les diverses branches de leurs services et désorganisèrent un grand nombre d'entre eux, au moment où les événements exigeaient une activité d'exploitation toute particulière.

Par la suite, les Réseaux virent pourtant leurs effectifs se réduire, encore, par des décès, des mises à la retraite forcée et par la mobilisation effective de certaines Sections de Chemins de fer de campagne appelées à servir sur le front ou au delà de la frontière.

Pour remédier à cette situation difficile et combler ces vides trop nombreux les Compagnies firent appel à leurs anciens employés retraités puis recrutèrent des femmes, des mutilés, des étrangers, des hommes dispensés du service militaire et de très jeunes gens. L'accroissement du trafic nécessitant une augmentation nouvelle de main-d'œuvre, les pouvoirs publics

---

(1) Classé dans l'affectation spéciale, excepté les mécaniciens et les chauffeurs.

mirent, ensuite, à leur disposition des coloniaux et des prisonniers (1).

Les Réseaux obtinrent même de l'administration de la guerre en 1916 le retour d'une partie de leurs agents mobilisés et reçurent en 1918, 26.000 hommes de la Réserve de l'Armée territoriale.

Ces différentes mesures firent disparaître peu à peu le déficit du personnel et permirent finalement d'obtenir un total numérique d'employés sensiblement égal à celui d'avant-guerre.

| SITUATION NUMÉRIQUE DU PERSONNEL DES RÉSEAUX FRANÇAIS |                                            |                                             |                 |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------|
| Dates                                                 | Personnel permanent<br>préposé aux Réseaux | Personnel auxiliaire<br>masculin et féminin | Personnel total |
| 1 <sup>er</sup> Août 1914                             | 332.695                                    | 24.330                                      | 357.025         |
| 1 <sup>er</sup> Janvier 1917                          | 278.226                                    | 48.996                                      | 327.222         |
| 1 <sup>er</sup> Janvier 1918                          | 278.066                                    | 67.228                                      | 345.294         |
| 15 Juillet 1918                                       | 276.587                                    | 79.247                                      | 355.834         |

Le relèvement progressif de l'effectif global apparaît nettement dans le tableau qui précède. Mais ces chiffres nous montrent aussi que, pendant toute la durée des hostilités, les Réseaux français ont été constamment privés de 55.000 de leurs agents réguliers ; c'est-à-dire de 17 % de leur main-d'œuvre qualifiée normale.

Cette situation a rendu la marche générale du service beaucoup plus difficile car le personnel de remplacement n'avait

(1) Les Coloniaux et les étrangers étaient au nombre d'environ 6.500, au début de 1918 ; les prisonniers de guerre d'environ 9.500, ces derniers étaient surtout employés au chargement et au déchargement des marchandises.

ni les capacités physiques, ni l'expérience, ni la valeur professionnelle des agents actifs mobilisés.

« Un bon cheminot ne s'improvise pas, a écrit M. Pes-  
« chaud (1), il faut plusieurs mois pour le former et si la  
« proportion des novices vient à se trouver plus forte qu'elle  
« ne l'est ordinairement, la durée de la période de formation  
« est forcément plus longue. »

Une pareille formation était surtout délicate pour certains techniciens comme les mécaniciens, les chauffeurs et les spécialistes des ateliers de réparations. En 1913, par exemple, les Réseaux disposaient de 11.441 mécaniciens, certains furent mobilisés au début de la campagne, 2.870 autres (soit environ le quart) quittèrent le service au cours de la guerre par suite d'invalidité, de mort ou de toute autre cause. Il fallut donc les remplacer en partie par des agents nouveaux et novices, qui, malgré les soins apportés à leur instruction, manquèrent souvent de pratique.

Ce défaut d'expérience fut heureusement compensé dans l'exécution du service par l'ingéniosité des Administrations et des Commissions de réseau ainsi que par la bonne volonté et l'activité de tous. En fait, avec un personnel régulier amoindri de 17 % nos Chemins de fer sont arrivés à assurer un trafic général supérieur de 50 % à celui d'avant-guerre.

Mais il reste incontestable que le remplacement des agents de métier par un personnel moins capable a contribué dans une certaine mesure à limiter le rendement des chemins de fer à des résultats certes appréciables mais qui, néanmoins, auraient pu être dépassés. Il a provoqué d'autre part, une usure beaucoup plus rapide de tout le matériel. Ce dernier,

---

(1) Secrétaire général de la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans.

manœuvré par des agents qui le connaissaient mal a eu besoin de réparations plus fréquentes ; son entretien confié à une main-d'œuvre moins vigoureuse et moins qualifiée, a été effectué de façon imparfaite et a provoqué des détériorations plus nombreuses, que nous allons préciser.

★★

## LE MATÉRIEL

Pendant la guerre, le matériel fixe et le matériel roulant des Réseaux français ont été soumis à un service plus intense et plus pénible qu'en période ordinaire. La plupart des voies ont dû supporter des mouvements d'une importance pour laquelle elles n'avaient pas été construites. Leurs divers éléments se sont fatigués et leur mauvais état a apporté dans le trafic une gêne et des préoccupations constantes.

Le matériel roulant moins bien entretenu, plus surmené, a subi aussi une usure plus rapide. Les conditions spéciales des transports militaires ont provoqué, d'autre part, des immobilisations de wagons nombreuses. Il en est résulté une diminution rapide de nos ressources financières et un emploi défectueux d'une partie du matériel roulant disponible.

### **Etat général du matériel.**

Au moment de l'ouverture des hostilités nos Réseaux disposaient dans leur ensemble de 13.800 locomotives, 376.000 wagons de marchandises et 49.320 voitures à voyageurs ou véhicules de divers modèles.

L'ennemi retint ou nous enleva dans les premières semaines de la campagne une centaine de locomotives et 55.000 wagons,

mais, par contre, le parc national se trouva augmenté par 10.000 wagons allemands ou autrichiens et 9.000 wagons belges (1) dont 7.000 environ étaient utilisables.

Si l'on fait abstraction du matériel immobilisé soit pour besoin de réparations, soit pour toute autre cause, on peut dire qu'au début de la guerre un total de 12.000 locomotives et 36.000 véhicules de diverses catégories pouvaient circuler sur les lignes françaises.

Que valait ce matériel ? Les locomotives se trouvaient en général en bon état mais n'étaient pour la plupart ni d'un modèle très moderne, ni d'un type très puissant. 6.000 d'entre elles seulement avaient été construites depuis 1898 et, conçues suivant les idées nouvelles, étaient capables de fournir un rendement satisfaisant.

Il en était de même pour les wagons et les voitures. A côté d'unités récentes à grande capacité, existaient de nombreux véhicules usagés dont les organes avaient besoin d'inspection et de réparations fréquentes.

Mais ce qui caractérisait surtout le matériel des Chemins de fer, c'était son extrême diversité. Cette diversité se constatait non seulement d'un Réseau à l'autre, non seulement entre le matériel de construction plus ou moins ancienne, mais aussi sur un même réseau, entre des véhicules destinés à un service identique. Les types des locomotives en service étaient d'une multiplicité regrettable. Les procédés d'éclairage, le système

---

(1) Les wagons belges entrèrent dès le début dans la circulation générale et firent l'objet d'une convention de location préparée en mars 1916 qui aboutit le 4 juillet 1919 et donna lieu au paiement d'une somme globale forfaitaire de 7.950.000 francs pour la location proprement dite.

Les locomotives, après être restées garées pendant longtemps furent à partir de 1915 louées au service de l'Artillerie lourde sur voie ferrée (environ la moitié) puis à l'Armée américaine.

de chauffage, le dispositif des freins, différaient sensiblement. Les wagons permettaient des chargements d'un tonnage très variable et présentaient souvent même dans leurs appareils d'attelage des particularités fort gênantes (1).

Cette diversité, apporta dans la constitution des trains de constantes difficultés ; mais elle eut aussi l'inconvénient d'augmenter les conditions d'usure des wagons et surtout des locomotives.

L'entretien général d'un matériel aussi complexe ne pouvait être efficacement assuré avec un personnel de fortune ; les pièces de rechange trop spéciales et trop nombreuses firent souvent défaut, d'autre part, pour effectuer à temps ces menues réparations qui évitent des détériorations importantes (2).

Enfin, l'obligation d'utiliser des lignes à mauvais profil rendit plus pénible la traction des convois. Les trains durent être allégés ; leur nombre augmenta pour transporter la même quantité de marchandises. Les locomotives furent soumises à un travail plus intense, plus dur ; en raison des

---

(1) « Chaque ingénieur en chef qui se succédait voulait marquer son passage, en faisant étudier et adopter un type de locomotive, de wagons ou de grues que l'on commandait en petite quantité, avec des pièces de rechange spéciales ». M. Plissonnier, député, *J. O.* du 8 décembre 1920.

(2) Certains partisans de la nationalisation des chemins de fer ont violemment souligné ces inconvénients :

« La diversité des types dans le matériel, écrit M. Bidegaray, a été cause que des véhicules ou des machines qui circulaient sur un réseau étranger et qui se trouvaient avariés ont été abandonnés ; on ne pouvait se procurer les pièces de rechange qui étaient nécessaires à la réparation immédiate. Nous avons vu des véhicules qui avaient besoin d'une réparation d'une heure, rester de côté... deux ans, parce qu'il manquait des pièces de rechange. Quand enfin les pièces arrivaient du réseau d'origine, les véhicules étaient irréparables par suite de la pourriture causée par les intempéries.

(Bidegaray : l'exploitation d'aujourd'hui par les Compagnies, l'exploitation de demain par la nationalisation, citée dans Trouillier p. 44.)

nécessités du service, elles passèrent de mains en mains. Or, une locomotive n'est bien conduite que par son mécanicien ordinaire qui la connaît à fond et sait comment il faut la mener. La diversité des types de locomotives aggrava les inconvénients de la *banalisation*. Confiées successivement à des mécaniciens, ou trop habitués à un autre modèle, ou trop novices pour les connaître tous, les machines restèrent exposées à des à-coups fâcheux. Souvent trop « poussées », imparfaitement entretenues elles furent rapidement détraquées et mises hors d'usage. La mauvaise qualité du combustible entraîna aussi la détérioration du foyer des locomotives.

Le manque de matières premières et la pénurie d'ouvriers spécialistes eut pour conséquence d'immobiliser pendant plus longtemps dans les ateliers de réparations le matériel avarié qui aurait pu normalement être remis en service.

Au début de la guerre, le nombre des locomotives immobilisées était de 1.720. Au cours de la période 1914-1918, la moyenne annuelle des immobilisations monta à 2.199 et le 1<sup>er</sup> janvier 1919, 2.854 locomotives françaises se trouvaient momentanément inutilisables.

Les wagons à réparer devinrent aussi plus nombreux. On en comptait 14.840 le 1<sup>er</sup> août 1914, 26.000 en décembre 1917, 38.520 le 1<sup>er</sup> janvier 1919 (1).

Les réformes de matériel augmentèrent aussi dans des proportions très sensibles. La moyenne des locomotives réformées qui était de 15 par an, en temps de paix, s'éleva à 894 pour

---

(1) Le tableau ci-dessous montre la situation du Parc Français aux deux dates extrêmes du 1<sup>er</sup> août 1914 et le 1<sup>er</sup> janvier 1919.

toute la période de 1914 à 1919 (1) ; celle des wagons de 937 à 24.976 (2).

Ainsi le déficit primitif de 40.000 wagons apporté par les hostilités dans l'effectif du parc national s'accrut très rapidement d'année en année.

Mais, en même temps, les règles spéciales à l'organisation de certains services de l'Armée rendirent indisponible un important matériel. 20.000 wagons furent absorbés en permanence pour les gares régulatrices, les stations magasins, le service de santé, puis les établissements de guerre. D'autres milliers de wagons furent également immobilisés par les retards prolongés, apportés dans certains déchargements. En fait, fin 1915, 58.000 wagons environ sur un total de 360.000 avaient une utilisation anormale et étaient enlevés au trafic (1).

| MATÉRIEL                                            | EFFECTIFS DU PARC<br>APPARTENANT AUX<br>RÉSEAUX FRANÇAIS |                               | UNITÉS IMMOBILISÉS<br>POUR DÉFAUT<br>DE RÉPARATION |                               |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------|
|                                                     | 1 <sup>er</sup> Août<br>1914                             | 1 <sup>er</sup> Janv.<br>1919 | 1 <sup>er</sup> Août<br>1914                       | 1 <sup>er</sup> Janv.<br>1919 |
| Locomotives                                         | 13.800                                                   | 14.574                        | 1.720                                              | 2.854                         |
| Wagons à marchandises                               | 376.000                                                  | 368.683                       | 14.840                                             | 38.520                        |
| Voitures à voyageurs, fourgons et accessoires G. V. | 49.320                                                   | 43.956                        | 4.474                                              | 7.817                         |

(1) Augmentant ainsi dans la proportion de 1 à 12.

(2) Augmentant ainsi dans la proportion de 1 à 5.

(1) Ces 20.000 wagons soustraits à la rotation générale étaient affectés :  
9.000 aux transports de troupes qui pouvaient nécessiter les opérations ;  
5.500 aux Stations, Magasins et aux Gares régulatrices ;  
2.000 aux trains sanitaires ;  
2.200 aux parcs des Sapeurs de chemins de fer de campagne de l'artillerie lourde sur voie ferrée.

1.600 aux wagons citernes aménagés pour le service des poudres.

### **Le matériel nouveau.**

Pendant les premiers mois de la guerre, en raison de la faible importance des transports commerciaux et de la réduction de nos Réseaux du Nord et de l'Est, le matériel roulant fut d'abord suffisant, pour faire face aux besoins nationaux. Mais avec la reprise progressive du trafic commercial et l'intensité croissante des transports militaires, la pénurie du matériel commença à se faire sentir. Le grand Etat-Major, justement préoccupé par les conséquences que cette situation pourrait entraîner, demanda au Ministère de la Guerre de commander les quantités nécessaires pour éviter une crise. L'Industrie Française étant en partie désorganisée et orientant ses efforts vers les fabrications de guerre, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat passa avec des constructeurs étrangers, en juin 1915, des marchés divers portant sur un total de 240 locomotives et 5.245 wagons (1).

Cependant, le matériel roulant manquait de plus en plus. Le Quatrième Bureau insista, dès lors, de façon pressante auprès des Réseaux de l'intérieur pour leur faire consentir une commande collective importante, de 30.000 wagons, avec le concours financier de l'Etat. En octobre 1915, après de laborieuses négociations, les Compagnies acceptèrent la formule proposée et s'engagèrent à prendre à leur charge le montant de leurs commandes respectives, calculé d'après les prix d'avant guerre majorés de 25 % ; l'Etat devant parfaire la

---

(1) Les locomotives étaient commandées en Angleterre. Les wagons aux Etats-Unis (2.850), au Canada (1.000), en Espagne (1.000), en Italie (220) et en Angleterre (175).

différence entre la valeur ainsi établie et le coût réel du matériel commandé.

Deux ans plus tard, sous la pression des besoins généraux du Pays et des exigences de l'état de guerre un programme général fut établi pour reconstituer et compléter nos ressources en matériel de chemins de fer. Une convention en date du 30 novembre 1917, ratifiée par la loi du 20 avril 1918, fixa les diverses modalités de l'accord intervenu à ce sujet entre l'Etat et les Compagnies. Les 6 Réseaux s'engageaient à faire construire un total de 830 locomotives, 690 tenders et 32.965 wagons ; l'Etat prenait à sa charge 40 % du prix de revient du matériel jusqu'à concurrence, cependant, d'un maximum total de 344.352.300 francs (1). La participation très importante de l'Etat avait ses raisons, car le matériel compris dans la commande devait être surtout affecté aux besoins de l'Armée : d'autre part des considérations financières, dettes de guerre, charges d'emprunt, durée d'amortissement, empêchaient la plupart des Réseaux d'effectuer des dépenses trop élevées.

L'article 3 de la Convention du 30 novembre 1917, formu-

|        | MATÉRIEL COMMANDÉ |         |        | MAXIMUM DE LA<br>PARTICIPATION DE L'ÉTAT |
|--------|-------------------|---------|--------|------------------------------------------|
|        | Locomotives       | Tenders | Wagons |                                          |
| Etat   | 300               | 250     | 9.781  | 111.060.000                              |
| P.L. M | 220               | 200     | 8.685  | 93.392.000                               |
| P.O.   | 220               | 150     | 6.399  | 67.060.000                               |
| Midi   | 40                | 40      | 3.000  | 26.720.000                               |
| Nord   | 50                | 50      | 2.400  | 26.040.000                               |
| Est    |                   |         | 2.700  | 19.780.000                               |
|        | 830               | 690     | 32.964 | 344.352.300                              |

fait les stipulations suivantes pour déterminer les droits des Compagnies et sauvegarder ceux de l'Etat :

« A partir du moment où le matériel aura été livré au Réseau auquel il est destiné, il sera considéré comme appartenant à ce Réseau et fera partie de son parc. Il sera utilisé et entretenu dans les mêmes conditions que le reste du matériel de ce Réseau. Toutefois, dans les divers Réseaux intéressés, le matériel acquis conformément à la présente convention sera immatriculé à part et inscrit dans un inventaire distinct, pour la part du prix restant à la charge du Réseau. En cas de rachat ou de fin de concession, l'Etat ne remboursera à chaque Réseau que la différence entre la valeur de ce matériel, telle qu'elle sera déterminée conformément au cahier des charges et une proportion de cette valeur égale à celle que l'Etat aura prise à sa charge dans la dépense totale d'acquisition. »

En fait, l'Administration des chemins de fer de l'Etat reçut mandat des Compagnies de se porter seul acquéreur du matériel roulant commandé par tous les Réseaux français. Les marchés les plus importants furent passés en Amérique.

Les difficultés d'importation entraînèrent des retards nombreux dans les livraisons (1). Ce n'est qu'à partir de 1917 et surtout dans le dernier trimestre de 1918 que les wagons commandés arrivèrent régulièrement dans nos ports. Les opérations de remontage furent d'assez longue durée (2).

---

(1) Sur les 30.000 wagons que le *Middletown Car Co* devait fournir, 600 furent coulés en mer.

(2) La majeure partie du matériel de chemins de fer envoyé des Etats-Unis arrivait dans nos ports par éléments séparés qui devaient être transportés dans les ateliers de montage de Saintes, la Garenne et la Rochelle, où des spécialistes les assemblaient.

Elles se prolongèrent pour les derniers éléments reçus jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1921. A cette date et depuis le 1<sup>er</sup> août 1914, 58.300 wagons du type Français avaient été mis en service sur l'ensemble des Réseaux.

Ces achats en commun avaient permis d'apprécier le gros avantage que présenterait l'unification des types de matériel fixe et de matériel roulant. Des mesures furent prises pour la réaliser davantage. Les Réseaux s'entendirent pour limiter désormais à trois types les commandes nouvelles de rails. Le rail de 46 kilos au mètre courant pour les voies à grande circulation. Le rail de 36 kilos pour les voies à plus faible trafic. Le rail de 26 kilos pour les voies métriques. En ce qui concerne le matériel roulant, l'unification fut décidée pour tous les organes élémentaires (organe de suspension et de freinage) et par l'adoption d'un nombre minimum de types de locomotives et de wagons.

Les grands Réseaux constituèrent même un Bureau d'études commun destiné à assurer, désormais, l'homogénéité du matériel neuf, à commander, par eux. C'était, là, une initiative des plus heureuses qui ne pouvait manquer d'entraîner une meilleure exploitation générale et par là-même d'excellents résultats.

### **Matériel anglais.**

Entre temps et sur notre demande le Gouvernement anglais envoya en France une certaine quantité de son matériel ferroviaire. Jusqu'en décembre 1916 les wagons importés furent employés uniquement au service de l'Armée britannique, mais à cette époque, les Anglais consentirent à fournir pour le service général des Réseaux français 20.000 wagons nouveaux.

Par la suite, ce matériel s'accrut d'envois successifs et

donna lieu à un compte de location dont le Réseau de l'Etat assura la comptabilité générale. Le total des wagons anglais atteignit 55.350 et le montant des frais de location fut liquidé après l'armistice à 40 millions de francs.

### Matériel Américain

Les Etats-Unis nous envoyèrent également pour servir aux transports de l'Armée américaine un premier lot de 1.300 locomotives et de 18.000 wagons, habituellement désignés sous le nom de matériel « Pershing » ; 300 locomotives furent même remises aux Réseaux français, mais la majeure partie de ce matériel, débarqué assez tard, en 1918, ne rendit de réels services qu'après l'armistice (1).

En résumé, on peut dire que malgré les achats réalisés, malgré les apports Belges, Anglais et Américains, les disponibilités en matériel roulant pendant la guerre ont été proportionnellement au trafic, très inférieures à celles du temps de paix. Le 1<sup>er</sup> décembre 1917, par exemple, le chiffre des wagons utilisables s'était élevé de 6 % par rapport à l'effectif de 1914, mais en même temps, le tonnage kilométrique s'était accru de 40 %.

---

(1) Après le départ de l'armée Américaine, la totalité du matériel *Pershing* est restée en France et son acquisition a figuré dans les écritures du Trésor à un compte spécial, intitulé : *Liquidation des stocks cédés par les Etats-Unis d'Amérique*.

Un autre lot de matériel en construction en Amérique au moment de l'armistice et destiné à l'Armée américaine en France a été cédé au Gouvernement français au prix de revient. Il comprenait 485 locomotives et 19.860 wagons, habituellement désignés sous le nom de matériel *Felton*. Il a fait l'objet d'un compte spécial, en vertu de la loi du 10 janvier 1919.

Enfin 197 locomotives et 250 wagons, également fabriqués en Amérique, pour être envoyés en France, furent achetés en mars 1920, sur le compte de la loi du 10 janvier 1919 et formèrent le matériel *Slade*.

Il faut remarquer d'ailleurs que, normalement, cette augmentation des ressources ferroviaires se serait produite et aurait été même beaucoup plus sensible. Les Réseaux avaient, en effet, l'habitude de commander chaque année beaucoup plus de matériel qu'ils n'en réformaient et c'est ce qui a permis à M. Claveille de présenter en ces termes, à la Chambre des députés, deux mois avant l'armistice, la situation générale du matériel de chemins de fer : « Si l'on groupe toutes les locomotives Françaises, Belges, Anglaises et Américaines, en déduisant celles qui ne peuvent pas rouler parce qu'elles ont besoin de réparations, on trouve que le total des machines en service est inférieur de 5 % au chiffre qui aurait existé s'il n'y avait pas eu la guerre.

« Pour les wagons, en faisant état de tout le matériel en service en France on arrive à ce résultat que le nombre total de wagons est inférieur de 9 % à ce qu'il serait si la guerre n'avait pas eu lieu.

« Malgré cela, le nombre des trains-kilomètres de petite vitesse dépasse de 50 % celui qui existait avant la guerre (1). »

★★

## LES CONDITIONS ÉCONOMIQUES GÉNÉRALES

### DE L'EXPLOITATION

Ainsi, les hostilités ont successivement provoqué une réduction sensible du personnel qualifié des chemins de fer et une diminution notable des disponibilités en matériel des Compagnies. Ce n'est pas tout, car elles ont apporté, aussi, dans les conditions économiques habituelles de l'exploitation des perturbations importantes.

### **Modifications des courants habituels du trafic : rendement défectueux des transports.**

Les lignes ferrées du Réseau français avaient été établies pour répondre aux besoins économiques généraux du Pays, et aux intérêts commerciaux des régions qu'elles desservaient. Leur tracé, leur outillage, la résistance de voies même, se trouvait en rapport avec l'importance de la circulation dont elles devaient normalement être l'objet. Les artères à grand rendement (1) empruntées par les principaux courants du trafic reliaient Paris aux grandes villes de France et aux grands ports du littoral.

La guerre a eu des nécessités très différentes à celles du temps de paix, les courants habituels se sont brusquement transformés. Presque tous ont pris la direction de l'Ouest à l'Est et ont dû traverser les régions accidentées de la France centrale. La plupart des lignes empruntées n'étaient pas construites pour supporter des mouvements d'une intensité aussi grande et les installations insuffisantes limitèrent, souvent, le débit qui leur était demandé. Les nouveaux itinéraires présentaient des profils difficiles, des parcours en zig-zag plus longs, qui obligèrent à diminuer sensiblement l'importance moyenne des convois, leur charge utile et leur vitesse.

Les changements apportés dans l'orientation des courants normaux du trafic eurent donc comme résultat général d'amoindrir le rendement utile des transports.

---

(1) Permettant la circulation intense de trains de 40 à 50 wagons, à une vitesse de 40 kilomètres à l'heure.

**Déséquilibre dans les échanges internationaux : multiplication des parcours à vide.**

Ce rendement défectueux fut encore aggravé par la multiplication des parcours à vide nécessités par le déséquilibre des échanges internationaux.

Pendant la guerre, la production Française d'abord très éprouvée s'orienta ensuite toute entière, vers les besoins de la Défense nationale ; les exportations furent, de très faible importance, Mais, par contre, pour répondre aux exigences de la lutte, il fallut importer des quantités considérables de matières premières et de produits manufacturés.

Le total des Importations qui représentait 31.884.510 tonnes en 1913, monta à 40.155.880 tonnes en 1915 et à 51.884.510 tonnes en 1916. Or, en 1916, les Exportations atteignirent avec peine 5.170.000 tonnes. Au cours de cette année moyenne, les Importations furent donc en excédent de près de 47 millions de tonnes sur les Exportations. Cette différence ne fit que s'accroître jusqu'à la fin des hostilités. En 1918, a écrit M. Claveille « les ports ont eu à faire un trafic d'importation exceptionnel nécessité par les besoins du Pays et ceux des Armées alliées, trafic dont l'importance s'est maintenue à un chiffre constant de près de 1.000.000 de tonnes par semaine, contre 600.000 en 1913, soit une augmentation de 61 % ».

Ce déséquilibre a entraîné la nécessité de diriger vers les ports des multitudes de rames absolument vides qui, après avoir accompli un voyage utile à l'intérieur revenaient à nouveau vers la mer et effectuaient par conséquent, sans charge aucune, la moitié de leur trajet (1).

---

(1) Ce trafic d'importation fut aussi important avec l'Espagne.

**Allongement général des parcours : immobilisation plus longue du matériel pour le même tonnage.**

L'intensité du trafic avec les ports contribua, également, à allonger les parcours habituels des convois, déjà augmentés par les relations commerciales territoriales.

Avant la guerre, les centres de production et les lieux de consommation étaient, en général, assez rapprochés. La majeure partie des approvisionnements nécessaires aux diverses régions se trouvaient presque sur place. Il n'en fut pas de même au cours des hostilités. La mobilisation d'une partie de la main d'œuvre, l'invasion de nos régions du Nord et de l'Est, le manque de matières premières, jetèrent le désarroi dans la vie économique du Pays. Certains produits devinrent plus rares. Des communications à longue distance durent être établies, par voie ferrée, entre les Réserves ou les Centres de production qui subsistaient et les consommateurs disséminés un peu partout. Certaines Régions privées de leurs ressources naturelles par les réquisitions destinées à l'Armée furent dans l'obligation de s'approvisionner dans d'autres contrées, les transports commerciaux se multiplièrent ; leurs parcours furent beaucoup plus longs qu'en temps de paix. En même temps les rames de ravitaillement firent la navette entre le front et l'intérieur sur plusieurs centaines de kilomètres. Les convois de charbon et de céréales à destination de l'Italie et de la Suisse, traversèrent continuellement la France dans toute sa largeur.

Il en résulta pour la même quantité de marchandises transportées, une immobilisation de matériel de plus grande durée. « Avant la guerre, sur le réseau d'Orléans, par exemple, la durée moyenne d'évolution d'un wagon était de 6 jours ; elle

en dépassa 8 pendant les dernières années des hostilités et cette augmentation correspondit pour le Réseau à l'absence de 13.000 wagons (1) ».

---

Le manque de main d'œuvre valide et expérimentée, l'utilisation souvent défectueuse du matériel, les perturbations jetées dans l'exploitation en limitant les possibilités de transport des Réseaux français alors que les besoins généraux ne faisaient que croître eurent pour conséquence générale de provoquer une crise dont nous allons, maintenant, étudier la nature.

---

(1) Général de Lacroix, *op. déjà cité*.

---

## CHAPITRE II

---

### Les conséquences de l'exploitation de guerre des chemins de fer

---

#### I. — LA CRISE DES TRANSPORTS

La crise des transports qui a sévi, à plusieurs reprises au cours de la guerre, avec une intensité variable, n'a pas eu le caractère général que son appellation semblerait indiquer.

En fait, nous l'avons déjà vu, le volume global du trafic a été, en moyenne, supérieur de près de 50 % à celui du temps de paix. Il n'y a donc pas eu diminution des transports, bien au contraire.

Il n'y a pas eu davantage de crise de transport en ce qui concerne les besoins militaires. Tous les mouvements de troupes, tous les transports d'approvisionnements ont été réalisés avec une régularité à laquelle les membres du Gouvernement, ainsi que les techniciens étrangers, ont rendu successivement hommage et que M. Claveille a publiquement confirmée, à la tribune de la Chambre des députés, en ces termes : « *En toute sincérité, j'affirme que, dans son ensemble, le service des Chemins de fer français a été à la hauteur des besoins militaires de la France... On n'a jamais pu dire,*

*en effet, que dans une bataille quelconque les transports nécessaires pour apporter à nos admirables soldats ce dont ils avaient besoin aient fait défaut. »*

La crise des transports a touché uniquement les transports commerciaux ; elle a été, pour les Chemins de fer l'impossibilité de dépasser une certaine limite de rendement, et de donner satisfaction à la totalité des besoins particuliers. Elle a consisté, en somme, dans une rupture d'équilibre entre les exigences croissantes du commerce et les moyens disponibles des Compagnies.

Comment s'est-elle produite ; quelles en ont été les diverses phases ? M. André Hesse, nous donne à ce sujet des renseignements officiels très complets dans le rapport qu'il a présenté, à la Chambre des Députés, le 21 janvier 1919, au nom de la Commission du budget (1).

« Les crises de transport n'étaient certes pas inconnues en temps de paix, nous dit-il ; chaque année, à l'automne, au moment de l'emblavement des terres, les moyens d'action des Chemins de fer, en matériel roulant, notamment, étaient sensiblement inférieurs aux besoins pendant une période de deux ou trois mois. Certains transports subissaient alors une attente de quelques jours, parfois même de quelques semaines ; mais l'équilibre se rétablissait naturellement dès la fin de l'année. En un mot, l'outillage des transporteurs, largement suffisant pendant neuf ou dix mois, était pendant deux ou trois mois, légèrement inférieur aux besoins.

Pendant la guerre, les premières difficultés des services de transport se firent sentir au début de 1915. Dès ce moment, le débit des voies ferrées était insuffisant pour répondre aux besoins commerciaux...

---

(1) Annexe n° 5.533. Séance du 21 janvier 1919.

La crise qui subit des oscillations en 1915 et au cours de 1916, prit à la fin de cette dernière année, un caractère d'acuité inquiétant, lorsque la reprise annuelle du trafic commercial d'automne coïncida avec les premiers effets de la réalisation des grands programmes de l'armement.

Elle atteignit un point culminant en février 1917... A cette époque, les commandes de matériel passées en 1915 n'avaient encore été suivies que de rares livraisons et le matériel importé par les Anglais était inférieur aux besoins réels de leurs Armées, malgré les efforts louables de nos Alliés.

Cependant, la situation s'améliora progressivement de mars à septembre 1917 ; on s'acheminait, vraisemblablement, vers un retour au régime normal, et les accroissements de matériel en perspective semblaient devoir, sinon conjurer, au retour de l'automne une recrudescence de crise, du moins, la rendre beaucoup plus courte et plus supportable que l'hiver précédent. (1).

Telle était la situation lorsque la défection Russe, en reportant sur le front occidental tout l'effort militaire des Empires du centre et, par le fait même, des Armées alliées, apporta de nouvelles charges et de graves difficultés au fonctionnement des Chemins de fer français... Les événements se précipitèrent. Il fallut presser les envois d'effectifs et de matériel de guerre américains, sans attendre l'arrivée préalable d'un outillage complet de transports, et les chemins de fer français, eurent ainsi, à prélever sur des ressources déjà insuffisantes, la part

---

(1) Nous tenons à faire remarquer ici, d'ores et déjà, que cette sensible amélioration fut apportée dans les transports peu après la création de la *Direction Générale des transports* (décret du 18 novembre 1916), la création du *Sous Secrétariat d'Etat des transports* (décret du 14 décembre 1916) et la Concentration des pouvoirs, aux mains du *Ministre des Travaux Publics*.

indispensable aux besoins des Armées américaines ; il devenait d'autre part, indispensable d'envoyer d'urgence d'importants corps expéditionnaires Français et Anglais sur le front d'Italie, opérations qui, non seulement absorbèrent pendant de longues semaines une grande proportion de matériel et de personnel, mais encore occasionnèrent sur le réseau P.L.M. des difficultés de circulation telles que la crise des transports commerciaux sur l'ensemble du territoire atteignit un degré d'intensité jusqu'alors inconnu.

Cette crise s'accompagna d'un surmenage de personnel, qui amena fatalement des indisponibilités très nombreuses, au moment le plus critique.

L'activité des opérations militaires en 1918, sur le front Franco-Anglais ne permit pas de réaliser, pendant la belle saison, le retour à une situation normale. L'interruption temporaire des lignes de Paris à Amiens et de Paris à Avricourt fut la source de nouveaux embarras, en allongeant dans une proportion considérable, les transports à destination ou en provenance des régions du Nord et de l'Est et en créant de grosses difficultés de circulation. La rivière de la Marne même qui est la seule voie de communication fluviale entre la région de l'est et la région parisienne fut coupée par l'ennemi, sur une importante partie de son cours.

De nombreuses évacuations des régions du front et même de la région parisienne vinrent accroître encore les charges du service des transports.

Il fallut, avant tout, assurer les transports de troupes, les besoins des Armées et le ravitaillement civil, quitte à faire passer en second lieu les autres besoins malgré leur urgence.

Les moyens de transport mis à la disposition de l'Industrie, du Commerce et de l'Agriculture furent, ainsi, considérablement réduits et encore, à l'heure actuelle, les besoins mili-

taires absorbent une grande partie de matériel et du personnel des chemins de fer.

Et M. André Hesse ajoutait : présentement, la situation est la suivante : le tonnage kilométrique transporté par voie ferrée peut être évalué sur le réseau de l'intérieur à 150 % de celui d'avant-guerre. Il atteint même fréquemment sur certains réseaux, lorsqu'aucune difficulté de circulation ne s'y oppose, un taux beaucoup plus considérable. D'autre part, malgré les réductions de matériel affecté aux transports commerciaux, le nombre de trains-kilométriques de petite vitesse dépasse de plus de 50 % celui d'avant-guerre.

Cela revient à dire qu'avec un effectif de personnel insuffisant et un matériel réduit les Réseaux font un nombre de trains-kilométriques très supérieur aux chiffres du temps de paix. »

#### **Les causes.**

Les principales causes de la crise des transports se trouvent donc dans les conditions mêmes de l'exploitation des chemins de fer et sont, pour la plupart, imputables à l'état de guerre.

C'est la guerre, en effet, qui a amené sur les voies ferrées ce mouvement d'une intensité trop considérable ; c'est elle qui a entraîné la réduction du personnel des réseaux et la diminution de leurs disponibilités en matériel.

C'est la guerre qui a bouleversé les courants des transports autrefois établis de façon rationnelle et les a orientés sur des itinéraires sans outillage approprié : c'est elle « qui pendant cinq ans et demi a soumis ces courants de transports à de tels à-coups, dans tous les sens, par la brusquerie successive des nécessités militaires et économique que l'on peut dire que

l'exploitation du Réseau français n'a été qu'une suite d'improvisations (1). »

C'est encore la guerre qui a provoqué ce déséquilibre entre les importations et les exportations avec toutes ses fâcheuses conséquences.

C'est elle enfin, qui a nécessité l'emploi sur les locomotives de ce charbon de mauvaise qualité, source de tant de détresses, de tant de « désheurements », de tant de troubles dans la circulation générale.

Mais l'indépendance trop systématique et si jalousement gardée par les Compagnies avant 1914 a certainement contribué à rendre la crise inévitable. En temps de paix, des « cloisons étanches » séparaient les Réseaux. Ce défaut de liaison joint à un esprit particulariste excessif, avait fait adopter par chacun d'eux des méthodes d'exploitation différentes, et suscita pendant la guerre les plus grosses difficultés pour fusionner tous les moyens d'action, organiser le travail en commun et obtenir le maximum de rendement.

D'autres causes, étrangères aux chemins de fer sont venues, aussi, augmenter l'importance de la crise.

C'est d'abord la réduction notable des transports par eau, désorganisés par la mobilisation des mariniens et par l'occupation d'une partie de notre réseau de voies navigables. La batellerie fluviale ne réalisa en effet, pendant les premiers mois de la guerre qu'un trafic insignifiant alors que d'ordinaire elle enlevait aux voies ferrées les produits les plus pondéreux du commerce intérieur.

Il faut y ajouter la suppression du cabotage le long des côtes, qui, en temps de paix, faisait concurrence aux chemins

---

(1) Discours de M. C. Noblemaire à la Chambre des Députés le 20 février 1920, *J. O.*, 24 février.

de fer et assurait par mer le transport de grandes quantités de marchandises. Les communications de ce genre qui fonctionnaient régulièrement entre Calais, Boulogne, Brest, Nantes, Bordeaux, Bayonne et Marseille perdirent peu à peu de leur importance, puis furent complètement interrompues en raison de la guerre sous-marine. C'est ainsi, par exemple, que les transports entre les ports de l'Océan et le littoral méditerranéen qui s'effectuaient habituellement par Gibraltar furent entièrement remis aux Chemins de fer et vinrent surcharger lourdement leur service.

### **Les remèdes.**

Le Gouvernement et les Administrations de réseau s'appliquèrent par tous les moyens à conjurer la crise des transports, ou, tout au moins, à en atténuer les conséquences. Les remèdes furent d'ordre très divers.

Nous avons vu comment le personnel des chemins de fer fut peu à peu renforcé par diverses catégories d'agents auxiliaires ; comment le matériel fut complété par des commandes importantes et par les apports de nos alliés.

Les immobilisations de wagons dans les Gares régulatrices, les Stations magasins et les Etablissements militaires furent réduites au minimum indispensable ; puis successivement diverses dispositions réglementaires entrèrent en application pour obtenir la meilleure utilisation possible du matériel affecté aux transports commerciaux.

Ce sont dans l'ordre chronologique :

*L'arrêté du 11 février 1916* (1) qui pour accélérer l'écoulement des marchandises arrivées à destination, autorisa les

---

(1) *J. O.*, 13 février 1916.

Commissions de réseau à ouvrir les gares aux services des marchandises les dimanches et jours fériés et à compter la journée du dimanche, pour le calcul des délais de livraison et des droits de magasinage. Cet arrêté réduisait également les délais à l'expiration desquels, le camionnage d'office pourrait être exécuté jusqu'aux entrepôts ou domicile des destinataires et doubla les taxes perçues d'ordinaires, à cette occasion par les Administrations de chemins de fer.

Puis, l'arrêté du 2 mars 1916 (1) destiné à éviter l'encombrement des lignes ferrées du front, permit de réexpédier d'office sur une gare de l'intérieur les marchandises litigieuses, en souffrance dans les gares du Réseau des armées.

Quelques mois plus tard, l'arrêté du 19 décembre 1916 (1) fixa, pour l'exécution des transports commerciaux certaines prescriptions de nature à augmenter le rendement utile des wagons en service.

Cet arrêté excluait du trafic de grande vitesse diverses catégories de marchandises pondéreuses et d'une nécessité relative, telles que chiffons, fûts vides, etc... et, pour donner satisfaction à un plus grand nombre de commerçants, limitait à 300 kilomètres par jour, les envois d'un même expéditeur à un même destinataire (2).

En petite vitesse, les expéditeurs étaient obligés à utiliser les wagons chargés par leurs soins jusqu'à leur limite de chargement, même si le tarif à appliquer n'exigeait qu'un tonnage inférieur à cette limite.

Enfin des délais plus rigoureux étaient prévus au sujet de l'enlèvement des marchandises.

Pour inciter les destinataires à accélérer encore leurs manu-

---

(1) J. O., 13 février 1916.

(2) J. O., 10 mars 1916.

tentions et réduire l'encombrement des gares ainsi que la durée de stationnement des wagons, l'arrêté du 15 janvier 1917 (1) augmenta sensiblement les taxes de stationnement et de magasinage.

Quelques jours après l'arrêté du 27 janvier 1917 (2) prolongea jusqu'à 20 heures (au lieu de 17 heures en hiver et 18 heures en été) la durée du service dans les gares de l'intérieur.

Malgré ces différentes mesures, la grande affluence des marchandises ne permettait pas d'effectuer, immédiatement, toutes les expéditions demandées. Certaines attendaient parfois, pendant longtemps leur rang d'inscription et il devint nécessaire de faire passer, avant les autres, les transports des produits utiles pour assurer la Défense nationale et le ravitaillement du Pays. L'arrêté du 9 février 1917 (3) répondit à cette nécessité, en classant les marchandises dans trois catégories suivant l'intérêt que présentait leur transport. La première catégorie comprenait entre autres, les combustibles, les blés, farines et les principaux produits alimentaires, etc... ; la deuxième, les animaux de trait, les corps gras, les textiles, etc. ; la troisième, toutes les marchandises ne figurant pas dans les deux premières catégories.

Puis, pour provoquer une diminution des trains d'agrément et accroître ainsi la disponibilité en matériel pour les transports plus utiles l'arrêté du 20 février 1917 (4) supprima la délivrance des billets circulaires d'excursion, de bains de

---

(1) J. O., 18 janvier 1917.

(2) J. O., 28 janvier 1917.

(3) J. O., 10 février 1917.

(4) J. O., 23 février 1917.

mer, et réduisit les excédents de bagages à 100 kilos par enregistrement.

L'arrêté du 6 avril 1917 (1) vint ensuite, augmenter les limites de charges inscrites sur les caisses de wagons de marchandises afin de porter au maximum leur possibilité de rendement.

L'arrêté du 17 juillet 1917 (2) prescrivit, en outre, aux expéditeurs d'indiquer, à l'avance, la destination des wagons qu'ils demandaient, de manière à organiser une judicieuse répartition du matériel.

Enfin le décret du 2 février 1919 (3) en rendant la Direction des réseaux aux Administrations qui en étaient chargées en temps de paix, les autorisa à limiter dans une certaine mesure le nombre et les volumes des expéditions commerciales pour leur permettre d'effectuer par priorité certains transports de première nécessité.

Toutes ces prescriptions d'ordre réglementaire eurent pour effet d'améliorer sensiblement la situation des transports commerciaux ; mais entre temps le Gouvernement les compléta très heureusement en provoquant dans l'organisation générale des transports les modifications nécessaires pour mieux assurer les besoins essentiels du Pays, mettre en œuvre tous les moyens d'action et mieux coordonner tous les efforts.

★

---

(1) J. O., 8 avril 1917.

(2) J. O., 18 juillet 1917.

(3) J. O., 3 février 1919.

## II. — LES MODIFICATIONS APPORTEES A L'ORGANISATION DES TRANSPORTS PAR VOIES FERREES, EN TEMPS DE GUERRE

Notre organisation des transports par voie ferrée en temps de guerre, établie en prévision d'un conflit de courte durée avait attribué aux Réseaux une tâche uniquement militaire.

Pendant de longs mois cette organisation fonctionna de la façon la plus satisfaisante et permit aux chemins de fer, de rendre à la Défense nationale, d'inappréciables services.

Nous savons, néanmoins, que la prolongation des hostilités fit, peu à peu, apparaître à côté des besoins de l'Armée, des nécessités économiques inéluctables. Il fallut assurer le ravitaillement général du Pays, il fallut aussi faire renaître, son activité commerciale et industrielle pour faciliter l'éclosion des fabrications nécessaires à la conduite de la guerre.

La tâche des Réseaux s'élargit ; « elle devint nationale ».

Avec l'apparition de la crise des transports, il fut nécessaire de mettre en parallèle les exigences militaires avec les nécessités économiques et d'instituer « un organisme unique ayant pour mission de répartir dans la mesure des besoins constatés les moyens de transport entre les services militaires et les services civils. »

C'est ce qu'essaya d'obtenir le décret du 18 novembre 1916 en créant une *Direction générale de transports et importations*. Le Directeur général ainsi nommé recevait en effet la mission très lourde et très étendue « d'organiser et d'améliorer les transports par voie ferrée, par voie fluviale et par voie maritime ». Cependant, la Direction supérieure effective des transports restait à l'autorité militaire ; le Directeur général devant agir, dans la zone de l'intérieur, sous l'autorité du Ministre

de la Guerre, dans la zone des Armées, sous l'autorité du général commandant en chef.

Le Directeur général n'avait donc aucune autorité propre. Il lui était difficile, dans ces conditions, d'exercer son action de façon vraiment efficace. Mais ce n'était là, qu'un premier et bien timide essai de réorganisation qu'allaient suivre bientôt des réformes plus importantes.

Le 27 décembre 1916, en effet, un nouveau décret nommait le Directeur général des transports, *Sous-secrétaire d'Etat des Transports* et lui donnait la délégation permanente des pouvoirs du Ministre des Travaux publics pour assurer la direction générale des services des chemins de fer, de la navigation, des ports, des transports maritimes, des routes et de l'automobile. Cette mesure n'était pas encore suffisante, car les prérogatives du Ministre des Travaux publics sur les Chemins de fer, en temps de guerre, se réduisaient à des pouvoirs insignifiants de contrôle.

Un décret du 31 décembre 1916 (1) vint la compléter, trois jours plus tard, en conférant, au sous-secrétaire d'Etat des Transports et par délégation, toutes les attributions confiées à l'autorité militaire pour le service des chemins de fer et l'exploitation des voies navigables (2).

Ce dernier décret avait pour effet de centraliser entre les mêmes mains les pouvoirs de l'autorité civile et de l'autorité militaire mais il faisait aussi disparaître, *au moins en principe*, la barrière qui coupait fâcheusement en deux portions distinctes le Réseau national, en même temps que cette dualité de direction qui s'exerçait sans coordination suffisante sur le Réseau des Armées et sur le Réseau de l'Intérieur.

---

*NOTES*

(1) J. O., 1<sup>er</sup> janvier 1917.

(2) En vertu des lois des 28 décembre 1888 et du 3 juillet 1877.

Le Sous-secrétaire d'Etat exerçait son action dans la zone des Armées par l'intermédiaire du Directeur de l'arrière qui assurait, en vertu d'une délégation permanente, l'exécution de tous les transports nécessaires aux opérations.

Dans la zone de l'Intérieur, une partie des services groupés jusque-là au Quatrième Bureau de l'Etat-Major général passaient sous sa dépendance.

Il étendait, en outre, son autorité sur tout le personnel des services de transport et toutes les propositions relatives à l'avancement de ce personnel devaient, nécessairement, porter l'avis du Sous-secrétaire d'Etat des transports pour être transmises par le Ministre des Travaux publics au Ministère de la guerre.

Cependant, il restait bien établi que les transports de troupes, de matériel de combat et les transports sanitaires ordonnés par l'autorité militaire, conservaient une priorité absolue sur tous les autres transports et devaient être effectués par les soins du Sous-secrétaire d'Etat dans les délais qui lui étaient prescrits.

La réforme était d'importance; elle fut encore accentuée par un décret du 9 mai 1917 (1) qui plaça sous l'autorité directe du Sous-secrétaire d'Etat tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports et lui accorda l'administration de tous les crédits inscrits au budget du Ministère de la Guerre pour pourvoir à toutes les dépenses de ce même service. Ce décret instituait en outre : un *Directeur des transports militaires dans la zone des Armées* et un *Directeur des transports militaires dans la zone de l'intérieur* pour assurer la bonne exécution des transports destinés à l'Armée et respectivement ordonnés à chacun d'eux, soit par le Général Com-

---

(1) J. O., 10 mai 1917.

mandant en chef, soit par le Chef de l'Etat-Major général de l'Armée.

Le Sous-secrétaire d'Etat devenait ainsi « le grand Maître » des transports et détenait par délégation, toutes les prérogatives du Ministre des Travaux publics, du Ministre de la Guerre et du Général commandant en chef. Une pareille centralisation de pouvoirs se justifia pleinement par les qualités personnelles et professionnelles très remarquables du haut personnage qui en fut investi (1). C'est cette compétence toute particulière qui motiva le *décret du 15 septembre 1917* (1) et le transfert des attributions du Sous-secrétaire d'Etat des transports au Ministre des Travaux publics lorsque M. Claveille fut appelé au Ministère des Travaux publics.

Quoi qu'il en soit, la nouvelle organisation fonctionna jusqu'au 26 juillet 1918 et eut dès le début, sur la situation générale des transports la plus salutaire influence. Elle aurait même permis de conjurer définitivement toute crise si la défection de l'Armée Russe n'était venue jeter le plus grand trouble dans les événements militaires. Nous connaissons l'étendue de l'effort réalisé par nos Réseaux fin 1917 et dans le premier semestre de 1918. Dans les derniers jours de juillet, lorsque les succès remportés par nos troupes nous permirent d'envisager enfin la libération prochaine du territoire, le Gouvernement voulut préciser à nouveau le pouvoir très étendu du Ministre et parachever l'œuvre de réorganisation des transports de guerre en donnant à ce service une cohésion encore plus grande.

Le *décret du 26 juillet 1918* (2) rappela en partie les réformes précédentes. Il confirma, entre les mains du Ministre des Travaux publics la délégation permanente des attributions

---

(1) J. O., 16 septembre 1917.

(2) J. O., 26 juillet 1918.

légalement conférées à l'autorité militaire et le chargea de tout ce qui concernait l'utilisation pour le besoin des Armées, des chemins de fer, des ports, des voies navigables de toutes natures, des réseaux routiers, etc..., ainsi que de tous les travaux nécessaires pour le maintien et le rétablissement de la circulation.

Il plaça également, sous l'autorité du Ministre tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports ou à l'exécution des travaux sur les voies ferrées, les routes, les voies navigables, les ports et lui confia le soin d'établir les propositions concernant la nomination, l'avancement, et les distinctions honorifiques de ce personnel qui restaient soumises à l'approbation du Ministre de la Guerre.

Le Ministre des Travaux publics fut assisté dans ses importantes fonctions :

a) D'un officier général nommé *Directeur général des transports militaires* qui reçut la mission de faire exécuter par priorité, sur l'ensemble des Réseaux ferrés et des voies navigables, tous les transports militaires ainsi que les travaux nécessaires aux besoins de l'Armée.

b) Des chefs des services centraux d'exploitation des chemins de fer, des voies navigables, des ports maritimes, chargés de la direction technique des services de transports et de l'exploitation commerciale.

Le Directeur général des transports militaires, les chefs des services centraux et les chefs d'exploitation des grands Réseaux de chemins de fer et des ceintures devaient se réunir périodiquement, en conférence, sous la présidence du Ministre des Travaux publics et des transports. Ces réunions étaient un excellent moyen pour faciliter cette collaboration étroite de l'autorité militaire et des techniciens des réseaux, si nécessaire en temps de guerre ainsi que pour créer dans les divers ser

vices et sur l'ensemble des voies de communication la coordination des efforts.

Mais, pour les Chemins de fer la réforme avait surtout une grande importance parce qu'elle étendait l'unité de direction sur la totalité du réseau national de façon vraiment effective.

c) Dans la zone des armées, en effet, un officier général ou supérieur nommé *Directeur des transports militaires aux Armées* et placé près du Général commandant en chef, reçut du Directeur général des transports militaires une délégation permanente pour faire exécuter en son nom les transports intéressant les Armées et les travaux prescrits par le Commandement.

Ce directeur des transports militaires aux Armées, pouvait donner directement, aux Commissions de réseau les ordres d'exécution nécessaires, mais il devait *en aviser, immédiatement, et, si possible d'avance, le Directeur général des transports militaires*. C'était l'innovation la plus heureuse du décret du 26 juillet 1918 car cette disposition permettait de connaître exactement les besoins généraux de l'ensemble du pays, et de prendre les mesures nécessaires pour y parer. Le Réseau des armées n'était pas une fraction distincte et intangible du Réseau français. Il n'était plus gouverné par un organe spécial dont les intentions et les actions restaient imprévues. Le Directeur des transports militaires aux Armées conservait la faculté d'agir, de lui-même, aussi vite et avec toute l'ampleur qu'exigeaient les nécessités militaires, *mais, il rendait compte* de ses projets et de ses actes à un organisme centralisateur et plus général, qui renseigné sur la situation de son ensemble, pouvait, dès lors, envisager toutes les dispositions convenables, préparer les instructions utiles et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour éviter de fâcheux à-coups.

Le Directeur des transports militaires aux Armées nommé par le Ministre de la Guerre après entente entre le Ministre des Travaux publics et le Général commandant en chef, avait sous ses ordres directs tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports militaires sur le Réseau des Armées et devait arrêter toutes les propositions concernant le personnel placé sous son autorité.

Dans le but de supprimer tout transport inutile et de permettre un contrôle rigoureux sur le Réseau de l'Intérieur toutes les demandes de transports intéressant l'Armée, devaient être centralisées au Ministère de la guerre (4<sup>e</sup> bureau de l'Etat-Major de l'Armée) qui, seul avait qualité pour en demander l'exécution au Directeur général des transports militaires.

Le Ministre des Travaux publics disposait d'autre part d'Inspecteurs permanents, agréés par l'autorité militaire et chargés de procéder à toutes les études et les inspections utiles pour assurer la bonne marche du service sur toutes les voies de communication.

Enfin, pour l'exercice des attributions qui lui étaient conférées le Ministre des Travaux publics eût l'administration des crédits nécessaires.

Les divers changements réalisés n'avaient pas porté atteinte au principe fondamental de notre organisation d'avant-guerre qui plaçait les chemins de fer nationaux sous la dépendance de l'autorité militaire. Ce principe était sauvegardé, le Ministre des Travaux publics exerçait uniquement par délégation des pouvoirs qui appartenaient toujours, en droit, au Ministre de la Guerre.

Un décret du 25 août 1918 nomma même Sous-chef d'Etat-Major général le Directeur général des transports militaires. Mais, peu à peu, la centralisation rendue indispensable par la prolongation des hostilités avait été réalisée. Elle permit de

mener à bien l'immense tâche que les Chemins de fer eurent à remplir pour précipiter la déroute des Armées ennemies, restaurer nos installations détruites et assurer partout la reprise des relations de la vie normale avec le relèvement économique du Pays.

Un décret du 2 février 1919 rendit la Direction des chemins de fer aux administrations qui en étaient chargées en temps de paix. Les Réseaux reprirent en partie l'autonomie de leur gestion (1), mais néanmoins, le régime de la réquisition prévu par la loi de 1888 fut maintenu et le décret du 26 juillet 1918 resta en vigueur dans ses grandes lignes.

Aucune modification ne fut apportée à l'organisation des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics et au grand quartier général. Le personnel resta mobilisé. Les Réseaux eurent toujours l'obligation d'exécuter, par priorité absolue, les transports militaires indispensables et les transports essentiels à la vie de la nation (2). Ils furent également tenus de se conformer aux ordres et programmes généraux de transport qui leur seraient notifiés dans un but d'intérêt général par le Ministre des Travaux publics et des transports (3).

Un Commissaire militaire fut placé à côté du Directeur de chaque grand Réseau, pour établir la liaison avec l'autorité militaire, surveiller l'exécution des transports militaires et pour diriger les travaux de réfection des voies de communication exécutés avec le concours de l'Armée ou pour ses besoins.

En fait, cette dernière organisation fonctionna jusqu'à la cessation officielle des hostilités. A ce moment le régime de

---

(1) Il n'y eut plus de *Commissions de Réseau*.

(2) Pour compenser cette charge, une modification était apportée dans le point de départ des délais de transport réglementaire engageant leur responsabilité.

(3) Agissant par délégation de l'autorité militaire.

la réquisition sous lequel les Chemins de fer étaient placés depuis le 31 juillet 1914 disparut. La loi du 23 octobre 1919 abrogea le décret du 26 juillet 1918 et le 24 octobre 1919 les Réseaux reprirent leur complète liberté d'action.

Mais la guerre avait trop bien montré les inconvénients du système d'exploitation particulariste pratiqué par nos Réseaux avant 1914 pour laisser subsister ces fâcheux errements. Elle avait fait apparaître la nécessité de créer une organisation commune destinée à assurer la coordination des différentes exploitations, en concordance avec les intérêts généraux de la Nation. C'est cette nécessité qui a motivé l'élaboration d'une nouvelle convention entre l'Etat et les Compagnies de Chemins de fer et qui a donné naissance au nouveau régime des Chemins de fer, sanctionné par la loi du 29 octobre 1921.

L'organisation commune à tous les réseaux est constituée par un Conseil supérieur des Chemins de fer et un Comité de direction.

Le Conseil supérieur des Chemins de fer (1) « est obligatoirement saisi par le Ministre des travaux publics des questions d'intérêt commun à tous les Réseaux en matière technique, commerciale, administrative et financière. »

Le Comité de direction (2) s'occupe de toutes les mesures à prendre en vue d'assurer la coordination technique entre les réseaux ainsi qu'une liaison étroite et constante entre leurs services. Il est chargé, également, de la mise au point des règlements techniques d'exploitation et la signalisation ; de l'étude des types de matériel fixe et roulant de la répartition du trafic et des conditions d'échange du matériel roulant.

A ces dispositions d'ordre général et destinées à apporter

---

(1) Composé de 60 membres en sus du Président.

(2) Composé de 2 représentants de l'Administration de chaque réseau.

dans l'exploitation des Chemins de fer nationaux toute l'unité désirable sont venues s'ajouter d'importantes dispositions financières. La guerre a eu, en effet, sur la situation financière de nos réseaux ferrés une influence d'une portée considérable.

★★

**III. — REPERCUSSIONS DE LA GUERRE SUR LA SITUATION FINANCIERE DES RESEAUX**  
**LE TRAITE COTELLE. — LA SITUATION FINANCIERE DES RESEAUX ET LE NOUVEAU REGIME DES CHEMINS DE FER**

**Résultats généraux.**

En 1913, les Réseaux du Nord, de l'Est et du P.L.M., avaient réalisé dans leur ensemble, un produit supérieur de près de 24 millions, aux charges garanties. Par contre, trois Réseaux, l'Etat, l'Orléans et le Midi étaient déficitaires, et le solde général de l'exploitation accusait une insuffisance d'environ 62 millions de francs.

A la déclaration de guerre les transports militaires se substituèrent de façon à peu près complète aux transports commerciaux. Aussi, dès 1914, le déficit s'étendit à toutes les Compagnies de Chemins de fer. La dépression par rapport à 1913 fut de 12 millions pour l'Etat, de 78 millions pour le Nord, de 70 millions pour l'Est, de 34 millions pour l'Orléans, de 55 millions pour le P.-L.-M. et de 21 millions pour le Midi. L'insuffisance globale atteignit près de 330 millions.

Avec la reprise partielle des transports commerciaux, les recettes se relevèrent légèrement sur les Réseaux autres que le Nord, et l'Est (exploités presque exclusivement pour les besoins

militaires). Mais, les dépenses grossirent aussi, sensiblement et pour atténuer leur déficit les Réseaux ajournèrent systématiquement la plupart des frais d'entretien et de réparations qui ne s'imposaient pas de façon impérieuse.

Malgré tout, l'insuffisance globale dépassa 358 millions.

En 1916, les recettes continuèrent à s'accroître: Le Nord et l'Est virent leur déficit diminuer, mais celui des autres Réseaux s'accrut et l'exercice se clôtura par une insuffisance de plus de 342 millions.

En 1917, la situation financière s'aggrava encore malgré une augmentation des recettes. Le déficit global monta à 514 millions.

En 1918, ce déficit s'accrut dans des proportions insoupçonnées pour atteindre plus de 819 millions.

Le tableau ci-dessous, donne les résultats particuliers à chaque Réseau de 1913 à 1918.

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION DES 6 GRANDS RÉSEAUX FRANÇAIS  
DIFFÉRENCE ENTRE LE PRODUIT NET ET LES CHARGES DE CAPITAUX

| Réseaux | 1913        | 1914         | 1915         | 1916         | 1917         | 1918         |
|---------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Nord    | + 8.168.711 | —69.710.426  | —106.609.210 | — 96.776.591 | —110.440.565 | —171.972.233 |
| Est     | + 7.308.414 | —64.585.016  | — 87.731.441 | — 49.321.822 | — 65.803.088 | —115.534.927 |
| P.L.M.  | + 8.453.621 | —46.991.267  | — 379.857    | — 8.896.498  | — 94.240.167 | —212.007.307 |
| Etat    | —67.719.475 | —79.675.430  | —126.277.765 | —132.785.905 | —191.774.471 | —193.828.950 |
| Orl.    | —17.468.999 | —51.242.874  | — 19.868.028 | —24.200.530  | —21.877.360  | — 77.683.000 |
| Midi    | — 922.301   | —19.690.127  | — 17.407.240 | —30.102.048  | —30.168.413  | — 48.385.000 |
| Totaux  | —62.180.689 | —329.895.140 | —358.273.541 | —342.083.394 | —514.304.064 | —819.411.417 |

Enfin en 1919, les insuffisances des Réseaux représentaient, dans leur ensemble, la somme formidable de 1 milliard 850 millions.

Les recettes d'exploitation qui, jusqu'en 1918 avaient dépassé les dépenses d'exploitation — non compris les charges de capital (1) — ne furent même pas suffisantes à partir de 1918 pour couvrir ces dépenses qui constituèrent un excédent d'environ 20 millions en 1918 et 875 millions en 1919.

L'Etat dut consentir, aux Compagnies du Midi, d'Orléans et de l'Est, en vertu des conventions de 1883 et sous forme d'avances de garantie, des sommes considérables. Au 31 décembre 1919 les dettes de garantie d'intérêt de la Compagnie du Midi atteignaient, en capital et intérêts 179 millions, celle de l'Orléans 273 millions. La Compagnie de l'Est qui s'était libérée de toute dette depuis 1911 avait, jusqu'à cette même date, contracté une nouvelle dette, de 476 millions. Les deux Compagnies du Nord et de P.-L.-M., qui se trouvaient avant la guerre dans une situation financière florissante et dont le droit à la garantie d'intérêt avait expiré le 31 décembre 1914, avaient d'abord (2) fait respectivement appel à cette garantie pour 12.000.000 et 30.400.000 francs et avaient dû ensuite être autorisées à emprunter en imputant leur déficit sur leur compte de premier établissement, pour suppléer à l'insuffisance de l'exploitation et à l'extinction de la garantie d'intérêts. Ces emprunts représentaient fin 1919 pour le Nord 987 millions, pour le P.-L.-M. 697 millions et faisaient supporter à leur budget des charges annuelles très lourdes.

---

1) Ces charges de capitaux, y compris les dividendes étaient, en chiffres ronds, pour l'ensemble des Réseaux de 806 millions en 1913. Elles passèrent à 855 millions en 1915 et atteignirent 976 millions en 1919. Cette augmentation est due à l'élévation des taux d'intérêt et d'amortissement des nouveaux emprunts et à l'importance même de ces emprunts.

(2) Pour l'année 1914.

### Les Dépenses d'exploitation.

La progression continue du déficit fut surtout provoquée par l'augmentation des dépenses d'exploitation qui s'élevèrent successivement par rapport à celle de 1913 de 22 % en 1916, 44 % en 1917, de 97 % en 1918, de 218 % en 1919 et représentèrent pour l'ensemble des Réseaux les chiffres suivants :

| Années | Dépenses d'exploitation |
|--------|-------------------------|
| 1913   | 1.277.400.000           |
| 1914   | 1.191.400.000           |
| 1915   | 1.209.500.000           |
| 1916   | 1.553.400.000           |
| 1917   | 1.843.400.000           |
| 1918   | 2.511.700.000           |
| 1919   | 4.061.000.000           |

Les causes de cette augmentation considérable sont multiples. S'il n'est pas possible de chiffrer même approximativement l'influence financière de chacune d'elles, il reste cependant, incontestable que les principales se trouvent dans le renchérissement des matières premières, la hausse des salaires et le coût imprévu des transports effectués à perte pour le compte de l'Armée.

L'augmentation continuelle des prix des produits nécessaires à l'exploitation et notamment du combustible (1), a pesé

---

(1) L'ensemble des Réseaux français consomme 1 million de tonnes de charbon par mois soit 12 millions de tonnes par an.

lourdement sur le budget des Réseaux. Il suffit pour s'en rendre compte de jeter un coup d'œil sur les quelques chiffres qui suivent.

| PRIX MOYEN D'ACQUISITION DES PRINCIPAUX OBJETS ET MATIÈRE DE CONSOMMATION |                 |       |       |       |       |        |        |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Désignation                                                               | Unité de compte | 1913  | 1914  | 1915  | 1916  | 1917   | 1918   |
| Charbon                                                                   | la tonne        | 26.19 | »     | 56.58 | 85.60 | 100.26 | 102.31 |
| Coke de gaz                                                               | »               | 24    | 24.04 | 35    | 50    | 150    | 165    |
| Huile p. graissage                                                        | 100 kilos       | 75    | 78    | 120   | 156   | 264    | 360    |
| Huile p. éclairage                                                        | »               | 77    | 77    | 134   | 173   | 389    | 583    |
| Rails                                                                     | la tonne        | 186   | 181   | 249   | 374   | 555    | 793    |
| Aciers                                                                    | aux 100 kgs     | 27    | 48    | 62    | 62    | 120    | 144    |
| Cuir                                                                      | »               | 376   | 437   | 1005  | 1075  | 1121   | 1375   |
| Traverses en chêne                                                        | la pièce        | 6     | 6     | 6     | 7     | 7      | 11     |

D'autre part, la hausse des salaires a été obligatoirement amenée par l'utilisation intensive du personnel temporaire affecté au remplacement des agents mobilisés, par le renchérissement général de la vie matérielle ainsi que par le surcroît de travail et de fatigue imposé à la main-d'œuvre pour assurer le trafic de guerre.

Les diverses allocations accordées au personnel par les conventions successives passées entre le Ministre des travaux publics et les grandes Compagnies de Chemins de fer (1) ont été évaluées dans leur ensemble à 365 millions par an. Ces sommes restées provisoirement à la charge du Trésor pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 1916, au 14 avril 1918 inclus, devaient lui être remboursées par les Réseaux à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1917 et, à partir du 15 avril 1918, ont été imputées budgétairement dans les comptes au fur et à mesure de leur paiement aux intéressés.

(1) Conventions des 10 novembre 1916, 2 juillet 1917 et avenant à ces

### Les Recettes d'exploitation.

Or, pendant que les dépenses d'exploitation s'accroissaient dans ces proportions formidables, les recettes étaient loin de suivre une progression analogue. Par rapport à 1913, elles diminuaient de 17 %, en 1914, de 16 % en 1915, puis augmentaient de 3 % en 1916, de 8 % en 1917, de 23 % en 1918 et de 58 % en 1919.

Voici d'ailleurs les chiffres les concernant :

| Années | RECETTE D'EXPLOITATION |
|--------|------------------------|
| 1913   | 2.021.500.000          |
| 1914   | 1.680.500.000          |
| 1915   | 1.706.400.000          |
| 1916   | 2.084.700.000          |
| 1917   | 2.189.800.000          |
| 1918   | 2.491.800.000          |
| 1919   | 3.186.500.000          |

Ces chiffres comprennent les recettes commerciales et les recettes afférentes aux transports militaires.

Sur tous les Réseaux et particulièrement sur le Nord et sur l'Est, les premières ont subi tout d'abord une baisse considérable. La reprise progressive du trafic commercial les a accrues par la suite, mais le maintien de tarifs trop bas, ne leur a pas permis de parer à la progression désordonnée des dépenses. Pourtant, dès le mois de mai 1916, les Compagnies, usant de leur droit d'initiative en matière de relèvement de tarif, avaient demandé une élévation de 15 % de taxes de trans-

---

conventions, en date des 1<sup>er</sup> décembre 1917 et 12 mars 1918. Les principales dispositions de ces conventions et avenants ont été approuvées par les lois des 22 et 31 mars 1918.

port. Mais certains des prix proposés étant supérieurs aux maxima prévus par le cahier des charges, ces nouveaux tarifs ne purent pas être régulièrement homologués par le Ministre des travaux publics ; une loi était nécessaire. Le Gouvernement absorbé par d'autres occupations et croyant d'ailleurs à une solution rapide du conflit, tarda à proposer ce relèvement aux Chambres. Après l'ajournement du projet de loi du 30 mai 1917 et la modification du projet du 10 janvier 1918 la loi réclamée fut enfin votée le 31 mars 1918. Elle autorisait le Ministre des travaux publics à homologuer exceptionnellement un relèvement général de 25 % des prix de transport sur les grands Réseaux d'intérêt général et sur les deux ceintures de Paris. Mais ce long retard avait déjà alourdi les charges d'intérêt des réseaux et compromis leur situation financière. En fait, d'ailleurs, la majoration des recettes déterminée par l'augmentation des prix de transport, à partir du 15 avril 1918 fut elle aussi, immédiatement absorbée et au delà par les charges incombant aux grands Réseaux pour les allocations de cherté de vie accordées en même temps au personnel.

Quant aux recettes afférentes aux transports militaires elles se sont élevées régulièrement de 1914 jusqu'à la fin des hostilités avec l'augmentation des mouvements et sont passées de 371 millions en 1915 à plus de 594 millions en 1916, à 646 millions en 1917 pour approcher 815 millions en 1918. Ces recettes constituaient d'ailleurs, en réalité de simples acomptes sur les sommes dues par l'Administration de la guerre en vertu du « traité Cotellet » (1).

Le règlement des Recettes militaires ne pouvait être définitif

---

(1) Dont nous avons analysé les principales dispositions en exposant notre organisation des transports de guerre.

qu'après la liquidation des transports, mais l'application même du « traité Cotelte » avait fait naître de nombreux et importants litiges qui paraissaient particulièrement difficiles à résoudre.



**Le traité Cotelte : ses difficultés d'application. —  
Sa révision**

Le traité du 12 juin 1898 en remplaçant le système compliqué du cahier des charges semblait avoir apporté, dans le mode de rémunération des Réseaux pour l'exécution des transports militaires, de sérieuses simplifications.

Le principe même de l'accord était la fixation d'un prix de base forfaitaire unique, égal au prix moyen payé en fait, par le public, pour le transport d'une tonne kilométrique de marchandises quelconques, en petite vitesse, pendant l'année précédant la mobilisation.

Pour les transports, de toute nature, en wagons complets, on devait multiplier le prix de base par un coefficient invariable fixé à 6,25, représentant le chargement forfaitaire à six tonnes un quart de tous les wagons utilisés.

Pour les expéditions de détail, le prix de base devait être appliqué au matériel et aux approvisionnements d'après leur poids.

Pour les militaires isolés, les frais de transports étaient calculés d'après le prix du wagon complet divisé par le chiffre forfaitaire de 21,5 sans tenir aucun compte de la classe des voitures ou de la nature des wagons.

Malgré les indiscutables avantages que présentaient ces

---

(1) Qui représentait le nombre moyen de voyageurs pouvant être transportés dans un wagon.

ingénieuses et fort sages dispositions, l'application du « *Traité Cotelte* » devait, cependant, donner lieu à un certain nombre de difficultés au cours d'une guerre, dont on n'avait pu prévoir ni l'étendue, ni l'incroyable durée. Elles naquirent de divergences d'interprétation de textes, de la multiplicité des mouvements par Chemins de fer et surtout du bouleversement des conditions économiques normales.

A leur sujet, les Compagnies adressèrent, de bonne heure, au Gouvernement des réclamations si nombreuses et si pressantes qu'une Commission des litiges fut instituée par le Ministre de la Guerre sous la présidence de M. le Conseiller d'Etat Cotelte pour donner son avis sur chacune d'elles.

### *Les litiges.*

Trois litiges entre autres portaient sur des sommes considérables et avaient fait l'objet de recours contentieux.

#### *1° Rectification du prix de base.*

Au sujet de la fixation du prix moyen payé par le public pour la tonne kilométrique pendant l'année écoulée, une note du traité renvoyait à la statistique des Chemins de fer publiée chaque année par le Ministre des travaux publics.

Les Administrations de réseau prétendaient que ce renvoi était une source d'erreur car la statistique comprenait les transports en service et les transports des Administrations publiques qui ne donnaient lieu à aucun paiement ou à des rémunérations insignifiantes. La moyenne ainsi fixée se trouvait, par conséquent, sensiblement et anormalement réduite ; les prix de base devaient, donc, être majorés.

Elles faisaient valoir, en second lieu, que le prix de la tonne kilométrique donné par la statistique était obtenu

d'après une base de calcul erronée qui leur était préjudiciable. Ce prix de base était fixé en effet : sur la plupart des Réseaux, en divisant la recette totale par le parcours réellement effectué par les marchandises ; sur les autres, en divisant la recette totale par la longueur de *l'itinéraire court*, de *l'itinéraire de taxe*, dont le prix était le plus avantageux pour le public.

Les prix payés par l'Administration de la guerre étant calculés, en réalité, d'après *l'itinéraire court*, les Compagnies soutenaient que pour fixer le prix de base de façon équitable il fallait tenir compte d'éléments comparables entre eux et diviser le total de recettes par le parcours correspondant, sur tous les Réseaux, à l'*itinéraire court*.

Le Ministre ayant repoussé, les prétentions formulées de ce premier chef par les Administrations de réseau, celles-ci formèrent contre cette décision un recours contentieux pour demander une majoration du prix de base de 10 %.

## 2° Application du traité Cotellet aux Armées alliées.

Les Compagnies soutenaient d'autre part que les négociations du traité n'avaient concerné que les Armées françaises et que dès lors, elles ne pouvaient être tenues de consentir en faveur des Etats alliés, les sacrifices pécuniaires acceptés pour les transports nationaux. Le Gouvernement français, en étendant à toutes les Armées alliées les effets de la réquisition générale leur avait fait, disaient-elles, subir, sans aucun droit, des pertes d'autant plus lourdes que les tarifs de faveur appliqués aux troupes françaises, étaient déjà déficitaires, et elles réclamaient à l'Etat la réparation de l'important préjudice dont il était l'auteur responsable.

### 3° *Imprévision des conditions d'exploitation.*

Une troisième réclamation importante était basée sur le fait, qu'au moment de l'élaboration du traité Cotelte, c'est-à-dire en 1898, les Réseaux n'avaient pu prévoir la situation économique défavorable entraînée par la prolongation des hostilités et les aggravations de charges qui en étaient la conséquence. Qu'ils n'avaient pu envisager notamment, la hausse vertigineuse des charbons, celle des matières premières, la dépréciation de la valeur monétaire puis, la crise du change qui étaient venues bouleverser complètement l'économie générale du contrat.

Ils ajoutaient à ces éléments d'imprévision la différence existant entre le chargement moyen des wagons complets prévu en 1898 et celui qui avait été effectivement réalisé pendant la guerre, en faisant remarquer que la capacité moyenne du matériel fixée forfaitairement à 6 tonnes  $1/4$  par wagons s'était, en fait, élevée en 1913, à 13 tonnes  $1/2$ .

Tant pour l'augmentation des dépenses d'exploitation que pour cet accroissement de tonnage, les Compagnies demandaient l'établissement de prix nouveaux, plus rémunérateurs, et la fixation d'indemnités rétrospectives au sujet des transports effectués.

### 4° *Dénonciation du traité Cotelte.*

Enfin, les Administrations des Réseaux avaient profité de la faculté qui leur était accordée par l'art. 13 du traité (1) pour dénoncer la convention à la date du 12 juin 1918 et déclaraient que les transports militaires effectués, depuis lors, devaient être taxés à la moitié du prix fixé au cahier des charges conformément à l'art. 59 du règlement d'administration publique du 2 août 1877.

*Avis de la Commission Cotellet.*

La Commission Cotellet après avoir examiné ces différentes questions avait estimé qu'en droit strict les réclamations des Compagnies pouvaient être rejetées, mais les réserves expresses et nombreuses qui accompagnaient ces avis étaient de nature à retenir l'attention du Gouvernement.

C'est ainsi que la Commission avait admis la possibilité de voir accorder par la juridiction compétente la révision du prix de base forfaitaire.

C'est ainsi encore qu'après avoir déclaré que les transports de troupes Alliées devaient être exécutés, aux mêmes conditions que les transports des Armées françaises, le rapporteur de la Commission, M. Rousseau, avait ajouté que : « En toute bonne foi, les Administrations de Chemins de fer pouvaient utilement soutenir que l'extension ainsi donnée aux transports militaires, dépassait, en fait, les intentions des parties contractantes, telles qu'elles avaient pu être raisonnablement envisagées lors de la négociation du traité du 12 juin 1898 et que l'application qui serait faite des dispositions de ce traité aux transports exécutés pour le compte des Armées alliées, serait dès lors, susceptible de leur ouvrir, le cas échéant un droit à indemnité à débattre, si elles établissaient que l'application du traité de 1898 leur causait un préjudice excessif. »

La Commission Cotellet n'avait pas eu à formuler son opinion sur les réclamations motivées par l'imprévision des conditions d'exécution du traité. Cependant, elle les considérait à juste titre comme étant de première importance en raison de la justesse de leur fondement, comme des conséquences pécuniaires qu'elles pouvaient entraîner. La plupart des membres de la Commission estimaient que les prétentions des Compagnies, seraient très probablement admises.

*Théorie de l'imprévision admise par le Conseil d'Etat.*

Cette opinion basée sur des raisons d'équité était parfaitement conforme au principe récemment posé par le Conseil d'Etat, en matière de contrat administratif, dans un arrêt du 30 mars 1916.

Dans cette affaire, la Compagnie du Gaz de Bordeaux, prétendant que l'augmentation démesurée du coût des matières premières et du prix de la main-d'œuvre avait bouleversé l'économie de contrat de concession, avait introduit un recours contentieux pour demander son annulation.

Dans son arrêt, le Conseil d'Etat avait reconnu au concessionnaire le droit formel de réclamer au concédant une indemnité correspondant à l'excédent des charges que raisonnablement il avait pu prévoir, si les difficultés de l'exploitation du service public dépassaient la limite des aléas envisagés au moment de la rédaction du contrat.

Dans un autre arrêt du 3 août 1917, le Conseil d'Etat avait même accordé à la Compagnie des Messageries Maritimes le « droit à indemnités et compensations exceptionnelles pour l'exécution des services imposés par l'Etat, alors que le cahier des charges de cette Compagnie lui imposait d'exécuter son marché en cas d'hostilités ou de guerre maritime et que le contrat réglait les conditions d'exécution du service pendant la guerre. »

D'autres arrêts étaient venus confirmer cette jurisprudence. Le Conseil d'Etat avait ainsi remplacé la notion de la « Rigidité du contrat » par la théorie de la « Flexibilité du contrat » et avait admis pour l'une des parties contractantes le droit d'obtenir des conditions de rémunérations nouvelles lorsque, par suite, des circonstances, les conditions d'exécution

du contrat ne correspondaient plus à la commune intention des parties.

Or, quelle avait été cette commune intention des parties au moment de la rédaction du traité du 12 juin 1898 ?

Sans doute les Compagnies avaient accepté des prix sensiblement moins avantageux que le demi-tarif du cahier des charges, mais ces prix étaient au moment de leur acceptation convenablement rémunérateur. Elles n'avaient put consentir à effectuer les transports militaires à des conditions déficitaires et le Gouvernement n'avait eu aucun moyen de les y contraindre.

Cette commune intention des parties contractantes d'établir des tarifs raisonnablement rémunérateurs ressortait, d'ailleurs, très nettement de certains textes. Dans l'exposé des motifs de de la loi de 1877 sur les réquisitions militaires, le Ministre de la Guerre n'avait-il pas reconnu la nécessité d'une « rémunération juste et équitable des services rendus à l'Armée. » Au moment de la négociation du traité, M. Cotelle, représentant de l'Etat n'avait-il pas écrit, dans une lettre du 15 avril 1898 adressées aux Compagnies « ... nous vous devons un prix équitablement rémunérateur... et je dis qu'en vous offrant le prix moyen de la tonne kilométrique, nous remplissons tout notre devoir vis-à-vis de vous, puisque ce prix moyen assure en partie vos bénéfices. »

A première vue, les prix moyens payés par le public en 1913, qui avaient servi à établir le prix de base forfaitaire, semblaient être convenablement rémunérateurs puisqu'ils avaient permis aux Compagnies du Nord, de l'Est et de P.-L.-M. de réaliser un excédent de recettes de près de 24 millions. Cependant, le prix moyen de la tonne de marchandises transportée à un kilomètre était en 1913 de 4 cent. 104 alors qu'en 1898 il était de 5 cent. 10 et le prix de 1 cent. 193 pour le

transport des hommes isolés était inférieur au quart de place en 3<sup>e</sup> classe (1). En fait d'ailleurs, le bouleversement profond entraîné par la guerre dans les conditions d'exploitation avait entraîné déjà à la fin de 1914 un déficit général de 330 millions qui devait s'accroître d'année en année. Sans doute les pertes subies sur les transports commerciaux entraient pour une large part dans ces déficits impressionnants et c'est pourquoi les Compagnies avaient demandé de bonne heure une majoration des tarifs qui leur étaient appliqués ; cette augmentation quoique tardivement votée, avait été reconnue nécessaire, de prime abord, par tout le monde. Or, le traité Cotellet avait supprimé le système de rémunération trop fixe du cahier des charges pour lui substituer un système plus souple basé sur les tarifs commerciaux, ces tarifs commerciaux ayant été jugés depuis longtemps insuffisants par le Gouvernement, il paraissait donc impossible d'admettre que seul de tous les usagers des Chemins de fer, l'Etat voulut échapper à une majoration.

*Opportunité d'une solution transactionnelle.*

En cas de solution contentieuse, l'Etat allait donc avoir à subir les aléas et les ennuis de procès dont les conséquences paraissaient bien hasardeuses.

Les Compagnies avaient, en somme, de très grandes chances d'obtenir du juge du contrat une revision des prix de base et une indemnité correspondant aux charges dont l'éventualité n'avait pu être envisagée en 1898.

Enfin, la dénonciation du traité Cotellet risquait d'être reconnue valable et dans ce cas l'Administration allait avoir à payer

---

(1) Ce quart de place se chiffrait en effet à 1 cent. 375.

pour les transports militaires, à partir du 12 juin 1918, le demi-tarif très onéreux du cahier des charges.

Au nom de la Commission de litiges, M. Colson signala au Gouvernement l'opportunité d'une solution transactionnelle en ces termes : « Il est incontestablement désirable de ne pas laisser planer sur l'avenir l'incertitude de décisions à intervenir (1), si tous ces procès étaient plaidés et de les prévenir par une transaction en tenant compte, à la fois, des chances de gain et de perte des divers procès et des considérations d'équité d'après lesquelles les réclamations seraient plus ou moins fondées. »

Le Gouvernement se rendit compte que seule en effet, une solution transactionnelle pouvait empêcher les difficultés inextricables qu'allaient faire naître les différends avec les Compagnies et il adopta le principe d'un règlement transactionnel. Ainsi toutes les questions litigieuses seraient solutionnées d'un seul coup et l'Etat aurait la possibilité de régler définitivement aux Compagnies le montant des transports militaires dont la charge lui incombait.

Gérant d'un Réseau dont le trafic avait été particulièrement important, garant de trois autres Réseaux, l'Etat n'aurait eu d'ailleurs aucun intérêt à maintenir un déficit qu'il aurait eu à supporter.

**D'autre part, le Gouvernement français s'étant engagé malgré le silence, du traité Cotellet, à effectuer les transports militaires alliés au même prix que les siens, l'Etat ne pouvait raisonnablement refuser la revision des prix de transport pour solder au lieu et place de l'Angleterre et de l'Amérique les sommes représentant les pertes subies par les Compagnies à**

---

(1) Certaines difficultés, nées entre la Compagnie de l'Est et l'Etat, à l'occasion des transports de la guerre de 1870 n'ont pu être solutionnées qu'en 1912.

l'occasion de leur transport. La possibilité d'une évaluation rapide des sommes dues par les Etats alliés allait permettre, au contraire, de procéder à des règlements immédiats susceptibles d'améliorer notre change, de rendre moins critique la situation financière de certains Réseaux et d'alléger par là même le Budget National.

#### *La révision du traité Cotellet.*

Diverses solutions furent successivement envisagées pour arriver à un arrangement équitable. Après de nombreuses recherches et de longues négociations, un dernier projet fut élaboré sur le principe du paiement des transports militaires « d'après leur prix de revient ».

Les Réseaux ne manquèrent pas de faire observer que le système n'était pas conforme à la commune intention des parties contractantes du « traité Cotellet » qui avait été d'exclure nettement la théorie du prix de revient, considéré comme « arbitraire » et « injuste » et d'établir « des prix suffisamment rémunérateurs ». Mais on fit remarquer, par contre, aux Compagnies qu'il leur était difficile de plaider l'imprévision pour les années 1914 et 1915 car les conditions d'exécution du contrat ne pouvaient pour cette période être considérées comme faussées. Le système du prix de revient en leur permettant de ne pas supporter le déficit de ces deux années, leur accordait donc une sérieuse compensation.

L'adoption du prix de revient comme base du payement ne pouvait être considérée, en outre, par les Gouvernements alliés comme une mesure excessive, car ce système était beaucoup moins onéreux que ne le serait, l'application en France des systèmes Anglais et Américains (1).

---

(1) Le système Anglais a consisté à garantir aux Compagnies les

Toutes les contestations nées ou à venir allaient donc disparaître.

Une convention fut passée entre le Ministre des Travaux publics et les Administrations de réseau. Elle comprenait trois parties, l'avenant proprement dit qui posait le principe même de la transaction et son mode d'application et deux annexes : l'une comportant l'indication détaillée des solutions admises pour les différents litiges survenus avec les Réseaux, l'autre relative à la liquidation des sommes dues pour les transports de guerre.

Les majorations ainsi consenties atteignaient jusqu'au 31 décembre 1918 la somme de 884.600.000 francs dont 683.590.000 francs pour l'Armée française, 147.050.000 pour l'Armée anglaise et 53.960.000 francs pour l'Armée américaine.

Mais les charges financières de la transaction qui incombaient au budget étaient très inférieures aux majorations afférentes aux transports français. En effet, en ce qui concernait le réseau de l'Etat, le paiement ne constituait qu'une simple opération d'ordre, puisque le montant en était immédiatement reversé au Trésor à titre de trop perçu pour insuffisance de produits d'exploitation.

Pour les Compagnies de l'Est, de l'Orléans et du Midi qui bénéficiaient encore de la garantie d'intérêt, les majorations avaient pour contre-partie une révision des avances faites à ces Administrations au titre de la garantie. Cette dette de garantie envers l'Etat allait simplement être réduite. Il n'en résultait aucun décaissement effectif. Pour les Compagnies

---

recettes de l'année d'avant-guerre, Le système américain a assuré aux Compagnies la recette moyenne des cinq dernières années .

du Nord et de P.-L.-M. dont la garantie d'intérêt avait pris fin en 1914, il fallait évidemment prévoir un versement mais il y avait lieu de considérer à ce sujet que la loi de décembre 1914, relative aux obligations nouvelles qu'elles étaient autorisées à émettre, aurait contraint l'Etat à effectuer ce versement, sous une autre forme.

En résumé, le Trésor n'avait à décaisser, du chef de la majoration des prix des transports français qu'une somme évaluée à environ 267 millions de francs et le décaissement réel était encore sensiblement moindre car il fallait tenir compte des transports Alliés. La révision du traité Cotellet comportait, en effet, pour ceux-ci, un relèvement estimé d'une manière approximative à 201 millions de francs dont 72 millions environ au profit du réseau de l'Etat et des Compagnies jouissant de la garantie d'intérêt. Ces sommes devaient donc avoir pour effet de diminuer encore les avances de garantie et d'alléger d'autant les charges du Trésor. Le décaissement réel devait donc atteindre finalement 195 millions.

Une loi du 17 octobre 1919 a consacré cette convention en ouvrant au ministre de la Guerre un premier crédit global de 683.590.000 francs. Un nouveau crédit de 449.800.000 francs a été ouvert pour les transports effectués depuis le 31 décembre 1918 par une loi de crédits collectifs du 31 mars 1920. Ces lois ont permis à la Compagnie de l'Est, d'Orléans et du Midi de rembourser au Trésor une part de leur dette et au Réseau de l'Etat de réduire ses appels aux ressources budgétaires.

★★

#### **La situation financière des réseaux et le nouveau régime des Chemins de fer.**

Cependant, les Réseaux ne trouvaient dans cette transaction aucune atténuation au déficit considérable qu'elles avaient

à supporter du fait des transports commerciaux. « A la fin de 1919, nous dit M. Maurice Maunoury, le déficit total était de 4 milliards... A ce moment, on prévoyait en outre pour l'année 1920 un déficit supplémentaire de 2 milliards 400 millions; l'émotion fut intense. Le Gouvernement proposa un relèvement de 45 à 55 p. 100 sur les tarifs de voyageurs et de 115 p. 100 sur les marchandises » qui fut accordé. Mais, malgré cette augmentation formidable des tarifs, malgré l'application de l'avenant du traité Cotellet, fin 1920, le régime de guerre avait produit un déficit total de 5 milliards 500 millions. « En présence de l'énormité de cette somme, ajoutait M. Maunoury, il est intéressant de rechercher comment elle se répartit. Quelles sont les parties qui supportent les frais ? »

Il y a d'abord les deux réseaux du Nord et de P.L.M. qui ne bénéficient plus de la garantie d'intérêts, depuis le 31 décembre 1914. Par conséquent, toutes les pertes survenues postérieurement tombent en plein à la charge de leur caisse ; elles se montent à une somme qui varie entre 1.700 et 1.800 millions. Sans doute, c'est une perte fâcheuse pour ces Compagnies... elles n'ont cependant qu'à faire face à l'annuité correspondante qui est je crois de 130 millions. C'est une charge acceptable.

Mais l'Etat ? L'Etat a deux sorties qu'il ne récupérera jamais. Pour la période de guerre, il est déjà sorti de ses caisses, une somme de 1 milliard 300 millions au titre de l'avenant du « Traité Cotellet ». Il a eu également à verser les pertes du Réseau de l'Etat qui sont jusqu'à la fin de 1919, compte tenu des versements prévus par le « Traité Cotellet » modifié, de 1 milliard 197 millions. M. le Ministre des Travaux publics prévoit, pour 1920, une somme supplémentaire de 500 millions. Cela représente une perte totale, définitive, irrécupérable, de 2 milliards 800 millions.

Puis il y a les avances de garantie qu'il y aura à faire pour les Réseaux garantis, soit pour les six années de guerre, 1.120 millions de francs.

Total des débours pour l'Etat au cours de la guerre : 3 milliards 920 millions de francs, dont 2 milliards 800 millions de francs à fonds perdus.

Je vous disais que les chiffres ont leur éloquence ; ceux-là vous crient la conclusion, c'est que ce régime ne peut pas durer. Il faut que nous le changions.

Le nouveau régime a été établi par la convention du 28 juin 1921 et sanctionné par la loi du 29 octobre 1921 (1).

Cette loi a eu pour premier effet, nous l'avons vu, d'« assurer la coordination des différentes exploitations en concordance avec les intérêts généraux de la Nation. » Mais, elle a eu aussi pour but de mettre un terme aux difficultés financières inextricables dans lesquelles se débattaient les Réseaux des chemins de fer et elle a créé entre eux et avec l'Etat « une solidarité financière qui assure l'établissement et le maintien de l'équilibre entre les charges de toute nature et les recettes fournies par le trafic. »

En échange, des conditions de rachat, plus avantageuses consenties à l'Etat par les Compagnies (2) l'art. 19 de la nouvelle loi décide que « les dettes de garantie des exercices antérieurs à 1914 seront arrêtées au 31 décembre 1913 ; elles cesseront de porter intérêt à partir de cette date et... ne seront exigibles qu'en fin de concession ou en cas de rachat.

L'Etat fait remise aux Compagnies des dettes contractées par elles au titre de la garantie d'intérêt pour les années 1914 et suivantes jusqu'à la mise en vigueur du nouveau régime.

---

(1) *J. Off.*, 12 novembre 1921.

(2) Art. 36 du cahier des charges.

Il remboursera aux Compagnies du Nord et du P.L.M., par le versement d'annuités payables jusqu'en fin de concession, les sommes portées ou à porter au compte d'établissement de ces deux Réseaux par l'application de l'article 20, de la loi du 26 décembre 1914 non couvertes par des versements ou des remboursements. »

Puis, l'article 25 dispose que « l'Etat s'engage à nouveau à remettre les Réseaux, dans les parties détruites ou détériorées, par le fait de guerre, dans l'état matériel où ils se trouvaient le 2 août 1914, en ce qui concerne, notamment, leur outillage, leur matériel roulant et leur approvisionnement. Il pourra se faire verser, par chaque Réseau, l'avance de tout ou partie des sommes nécessaires ; dans ce cas, l'Etat remboursera au Réseau les charges effectives des emprunts émis pour couvrir cette avance ». De leur côté, les Réseaux se sont engagés à ne rien réclamer à l'Etat français à titre de dommages de guerre et l'ont subrogé dans tous leurs droits à la réparation qu'ils eussent été en droit de formuler en vertu du traité de paix contre l'Allemagne et ses alliés, réserve faite toutefois des dommages causés à leur domaine privé.

Au cours des hostilités, les Réseaux des Chemins de fer ont rendu au Pays tous les services que celui-ci pouvait en attendre, mais ils n'ont pu réaliser ces résultats qu'au prix d'un effort intensif et exagéré qui les a laissés exsangues. Leur situation financière n'est pas devenue difficile par leur faute. Elle est la conséquence des services de guerre et surtout des retards apportés par le Gouvernement dans les relèvements de tarifs et dans la revision des prix du traité Cotellet. Les diverses mesures prises par la loi du 29 octobre 1921 ont donc répondu à la plus stricte justice.

D'ailleurs, s'il est désirable que les recettes des Réseaux équilibrent leurs charges, il faut considérer désormais que

les Chemins de fer constituent un outillage de transport, dont le fonctionnement est indispensable à la vie même de la nation et dont l'usage peut être légitimement coûteux pour le pays, comme tous les services publics.

---

## CONCLUSION

---

M. de Freycinet, l'ancien membre du Gouvernement de la Défense nationale de Bordeaux, de 1870, ancien Ministre de la Guerre et des Travaux publics, a résumé en ces termes, l'énorme effort réalisé par nos Chemins de fer : « *La tâche des grands Réseaux français pendant la guerre a été, demeure et reste effrayante.* »

Elle est effrayante, en effet, si l'on considère les résultats obtenus dans leur ensemble. Tout le monde se rappelle avec quelle régularité, quelle précision et quelle rapidité se sont effectués nos premiers mouvements de troupes. Nos Réseaux ont mis en marche, dès le début des hostilités, 10.000 trains de mobilisation, puis 5.400 trains de concentration et de couverture. Par la suite, ils ont paré à toutes les éventualités militaires, en donnant à notre dispositif de combat la souplesse nécessaire pour s'adapter heureusement à toutes les phases de la lutte. Plus de 100.000 trains ont amené successivement sur les différents points du front, 60 millions d'hommes avec le matériel correspondant. Au cours de ces années tragiques, le

ravitaillement de nos Armées a absorbé plus de 400.000 trains, des centaines de milliers d'autres rames ont assuré l'évacuation régulière de nos blessés et le transport de nos permissionnaires.

En même temps, nos services de Chemins de fer ont posé 7.500 *kilomètres de voies ferrées* et remué plus de 28 *millions de mètres cubes de terrassements* ; c'est dire qu'ils ont exécuté en moins de 4 ans, un travail représentant un sixième de l'ensemble du Réseau français qui, dans des conditions plus favorables et avec des moyens autrement puissants, a mis 60 ans à se constituer.

Ce n'est pas tout. Nos Réseaux ont également réussi à effectuer un trafic commercial assez intense pour maintenir la bonne marche des relations économiques du Pays et donner à notre Industrie le vaste essor que les événements réclamaient.

Pendant cette longue période d'activité générale où toutes les énergies de la Nation se tenaient dans un suprême effort pour repousser l'agresseur et gagner la victoire, les Chemins de fer ont constitué le trait d'union entre l'Armée glorieuse des combattants et l'Armée laborieuse de l'intérieur.

Sans doute, la France n'a pas échappé à une crise des transports gênante. « Faut-il s'en étonner, écrit M. Peschatd, quand on constate que les Pays comme l'Angleterre, les Etats-Unis, la Suisse, ont eu, eux aussi, une crise de transports violente : des Pays qui, cependant, n'ont pas été envahis, qui n'ont pas vu détruire le quart de leur fortune industrielle, qui n'ont pas perdu, dès le début de la guerre, une portion importante de leur matériel roulant, qui n'ont mobilisé qu'une partie, souvent infime du personnel de leurs réseaux, qui n'ont pas connu la sujétion de la zone des armées, zone instable et qui, à certains moments, a coupé la France presque en deux moitiés ! Faut-il s'en étonner, lorsqu'on réfléchit que

la capitale de notre Pays et, à certains moments, plusieurs grandes artères se sont trouvées sous le feu de l'ennemi, lorsqu'on songe que ce Pays a vu disparaître une proportion de sa population adulte que nul autre Pays n'a atteinte ! Faut-il s'étonner que la France n'ait pas eu, dans ces conditions, un aussi bon service de transport qu'il eût été désirable ? Ne faut-il pas plutôt admirer que, malgré les difficultés techniques de toute nature qu'ont dû vaincre nos Administrations de Chemins de fer, malgré le surmenage de leur personnel qui n'a, pour ainsi dire, bénéficié d'aucun congé, pendant la guerre... malgré le service intensif imposé à un matériel que l'on n'eût pas cru capable de supporter ces efforts aussi prolongés, malgré les angoisses d'un ravitaillement en charbon précaire, presque au jour le jour à certains moments, jamais aucune irrégularité sérieuse n'a été relevée dans les transports de guerre ? »

Cela tient d'abord à la haute valeur professionnelle des Ingénieurs des Chemins de fer, au dévouement du Personnel, à sa laborieuse activité et au surmenage intensif qu'il a patriotiquement accepté dans l'intérêt supérieur de la Défense Nationale.

Cela tient aussi au bon état général d'entretien des Réseaux en temps de paix, à certains avantages de leurs méthodes et à la soigneuse préparation du rôle qui devait leur incomber en cas de conflit.

Mais les résultats obtenus s'expliquent surtout par les solides qualités de notre organisation générale des transports de guerre.

Le système de la loi de 1888 s'est montré excellent dans ses principes essentiels. L'autorité absolue du Ministre de la Guerre sur tous les Chemins de fer nationaux, l'association des éléments militaires et des techniciens des Compagnies ont

eu les plus heureux effets sur la marche générale du service et ont permis d'intensifier, dans une large mesure, le trafic habituel du temps de paix.

Est-ce à dire que cette organisation primitive était sans défauts ? Certes non, comme toute œuvre humaine, nous avons vu qu'elle comportait des imperfections. Les événements les ont fait successivement apparaître, puis ont provoqué les améliorations nécessaires. La plus importante est la centralisation progressive de l'autorité ferroviaire au profit d'une Direction unique définitivement réalisée dans sa forme la plus heureuse, par le décret du 26 juillet 1918. Cette mesure a eu le privilège de sauvegarder entièrement les Intérêts militaires du pays tout en supprimant au point de vue des transports, les inconvénients de cette séparation trop absolue, et désormais inutile, qui isolait la zone des Armées de la zone de l'Intérieur.

La délégation des pouvoirs du Ministre de la Guerre entre les mains des généraux Commandant en chef était nécessaire en 1888, à un moment où les difficultés de communications rendaient trop lente et trop dangereuse l'action directrice d'un organe trop éloigné. Depuis la découverte d'instruments de locomotion rapides et la mise en service des nombreux moyens de liaison modernes, ces raisons n'existent plus. Par contre, une autorité unique a maintenant la possibilité d'être exactement renseignée sur l'ensemble des besoins nationaux et de répartir rationnellement les moyens d'action disponibles pour arriver à les satisfaire.

Entre les mains de qui doit être effectivement opérée cette concentration de pouvoirs ? Est-ce le Ministre de la Guerre légalement investi de ces prérogatives (1) qui doit les exercer

---

(1) Par la loi du 28 décembre 1888.

en fait ? Est-ce au contraire le Ministre des Travaux publics qui doit en bénéficier par délégation (1) ? Le problème semble de prime abord assez délicat à résoudre, sa solution se trouve cependant dans la nature même des intérêts en jeu.

C'est le Ministre de la Guerre qui a l'importante mission de préparer la mobilisation de toutes nos forces militaires. C'est lui qui a la lourde responsabilité d'en assurer l'exécution régulière et rapide. C'est donc lui qui doit, tout d'abord, disposer de la façon la plus absolue de tous les Chemins de fer nationaux.

Nous devons souhaiter que cette mobilisation soit assez rapide pour entraîner, dès le début, avec une supériorité décisive, une solution victorieuse du conflit. Mais, pour parer à l'éventualité contraire et aux conséquences d'une prolongation de la lutte, il faudra, dès l'ouverture des hostilités, orienter toute la production nationale vers des nécessités nouvelles, afin de donner à nos Armées les puissants moyens matériels, destinés à mener à bien les opérations entreprises.

Après avoir rempli un rôle uniquement militaire, les Chemins de fer auront donc à assurer une tâche beaucoup plus large, ne correspondant pas aux attributions normales et aux connaissances techniques des Services du Ministère de la Guerre. Aussi, semble-t-il désirable que, dès la fin des mouvements de mobilisation et de concentration, le Ministre de la Guerre délègue la totalité de ses pouvoirs au Ministre des Travaux publics dans les conditions du décret du 26 juillet 1918, comme aux termes de l'article 23, paragraphe 3, de la loi du 28 décembre 1888, il les déléguait, en partie, aux Commandants de chaque groupe d'Armées. Cette délégation aurait d'ailleurs l'avantage de rendre au Ministre des Travaux

---

(1) Comme dans le décret du 26 juillet 1918.

publics, avec une autorité singulièrement renforcée, la direction générale des Chemins de fer qu'il exerce habituellement, en temps de paix, en vertu de la loi du 29 octobre 1921 sur le nouveau régime des Chemins de fer.

Les événements ont montré, d'autre part, les inconvénients que pouvaient présenter, au point de vue National, l'esprit particulariste des Compagnies, la diversité de leurs méthodes et la multiplicité des types de matériel en service.

Avant la guerre, chaque Réseau poussé par des mobiles bien compréhensibles cherchait à détourner à son profit exclusif, le mouvement des voyageurs et des marchandises. Dans ce but, il isolait son exploitation, sans tenir assez compte des nécessités géographiques ou de l'intérêt général. Certaines grandes artères, certains raccordements utiles au développement économique du Pays, n'avaient pas été réalisées pour des questions de rivalités entre tel ou tel Réseau. Les liens indispensables entre les voies ferrées et les canaux, entre les lignes d'intérêt général et les chemins de fer d'intérêt local, avaient également été négligés, dans la crainte de la concurrence.

Les règlements d'exploitation, les méthodes de signalisation en particulier, avaient des caractères trop spéciaux pour se prêter à l'organisation du travail en commun, pourtant nécessaire dans les circonstances difficiles.

Aucune idée d'ensemble n'avait présidé non plus au choix du matériel des Chemins de fer. Les types des organes des installations fixes, les modèles, des locomotives et des wagons en service étaient d'une diversité regrettable. Les appareils d'attelage des véhicules, le dispositif des freins, les procédés d'éclairage, les systèmes de chauffage différaient très sensiblement et rendaient difficile l'utilisation commune des ressources ferroviaires des divers Réseaux.

Ce cloisonnement de la France en sections trop distinctes, cette exploitation trop égoïste et trop particulariste, ne correspondent ni aux exigences de la Défense nationale, ni aux besoins du trafic général, ni à l'orientation nouvelle Est-Ouest des grands courants du trafic nés de la transformation de l'Europe et de l'accession de la France au Rhin.

La Guerre a laissé de précieux enseignements pour l'avenir, ces enseignements doivent porter leurs fruits.

Il est indispensable que nos installations ferroviaires soient mises en harmonie avec les nécessités militaires et économiques nouvelles. Certaines Régions sont encore dépourvues de centres de triage insuffisants, certaines lignes importantes ne sont pas outillées pour permettre une circulation intensive; les liaisons téléphoniques sont trop rares; la plupart des alimentations d'eau ont encore un débit trop faible et les passages à niveau trop nombreux sont devenus une sujétion incompatible avec l'accroissement général des mouvements sur les voies ferrées et sur les routes.

Il est non moins nécessaire de procéder à une revision générale des règlements d'exploitation et des systèmes de signalisation en vigueur et d'arriver à leur uniformisation pour permettre l'utilisation éventuelle et immédiate par un Réseau momentanément surchargé du personnel d'un autre Réseau.

Il faut aussi poursuivre l'uniformisation des types de matériel fixe et roulant en service, de manière à obtenir sur l'ensemble du territoire des installations similaires, des réserves de matériel susceptibles de devenir communes, et un parc de matériel roulant bien homogène dont les locomotives et les wagons pourront être indifféremment employés sur tous les Réseaux en trouvant sur chacun d'eux les accessoires et les pièces de rechange nécessaires à leur entretien et aux réparations courantes.

Afin d'éviter désormais les errements anciens et de réaliser toutes les améliorations nécessaires, les conventions de 1883 ont été profondément modifiées. Le nouveau régime placé au-dessus des Administrations particulières de chaque Réseau, une Autorité supérieure et une organisation commune destinées à provoquer la coordination des différentes exploitations et à les mettre en rapport avec l'intérêt général.

La loi du 29 octobre 1921 a investi le Ministère des Travaux publics de pouvoirs très étendus ; elle a donné au Conseil supérieur et au Comité de Direction les attributions désirables. Ces dispositions peuvent donc avoir la plus heureuse influence sur l'exploitation générale des Chemins de fer. *En réalité, cependant, leur portée pratique va être subordonnée à l'initiative et à l'énergie du Ministre des Travaux publics qui constitue le seul « animateur » de toute l'organisation nouvelle.*

De l'autre côté de nos frontières du Nord et de l'Est, l'Allemagne, depuis plus de trois quarts de siècle, met tous les moyens en œuvre pour donner à ses installations ferroviaires tous les perfectionnements susceptibles de favoriser son expansion et de servir ses ambitions militaires. Les Chemins de fer sont devenus un organisme d'Etat dont le Gouvernement prussien a largement développé la constitution et soigneusement préparé les divers rôles. Un réseau ferré « de lignes agressives » d'une formidable capacité de rendement a été constitué pour diriger contre nous, en quelques heures, les forces mobilisées des Etats germaniques.

Pendant ce temps, en France, les Compagnies de Chemins de fer, paralysées par des charges de capitaux trop lourdes, n'ont pu réaliser qu'à grand' peine les améliorations strictement nécessaires à l'exploitation commerciale et le Quatrième Bureau de l'Etat-Major général s'est vu continuellement marchander les crédits réclamés pour doter nos Réseaux des per-

fectionnements indispensables à leur utilisation militaire éventuelle.

Cette différence de conceptions, cette divergence de méthodes nous ont valu, en majeure partie, nos revers de 1870, et ont failli nous coûter encore très cher en 1914. La ténacité et les prodiges d'ingéniosité réalisés par nos Etats-Majors, ont seuls réussi à en conjurer les dangereuses conséquences. Après bien des efforts et de gros sacrifices, l'héroïsme de nos soldats nous a enfin permis d'imposer la paix. Cette paix, nous l'avons payée de trop de sang, pour avoir le droit de rester exposés à en perdre les bienfaits.

L'Allemagne, animée d'un esprit de revanche indéniable, est naturellement portée à s'affranchir par les armes des obligations financières qui lui incombent encore pour de longues années. La supériorité numérique de sa population, sa puissance industrielle, l'appui probable qu'elle trouverait en Russie, lui permettent tous les espoirs.

Contre ce danger, le traité de Versailles ne nous donne qu'une seule garantie ; par la réduction des effectifs de l'Armée active de l'Allemagne, par le contrôle de ses armements, il nous réserve en cas de conflit, l'avantage d'une mobilisation plus facile. Mais pour tirer de cette situation tout le profit désirable, pour avoir la possibilité d'entraver le rassemblement des forces adverses et empêcher ses fabrications de guerre, il faut que notre mobilisation et nos premiers mouvements de troupe soient d'une extrême rapidité. Si nous disposons de moyens d'intervention assez puissants nous annihilerons les velléités agressives de l'Allemagne en évitant les aléas d'une guerre d'usure ruineuse. Il faut donc mettre nos Chemins de fer en mesure de remplir le rôle qui doit normalement leur incomber. Cette œuvre est pour notre Pays d'une importance vitale. Le Ministre des Travaux publics a maintenant tous les

moyens de la réaliser ; il doit apporter au Quatrième Bureau de l'Etat-Major son puissant et constant appui pour faire des Chemins de fer français un instrument vraiment « National », capable d'assurer dans les meilleures conditions la défense effective du territoire.

Vu :

*Le Doyen,*

F. LARNAUDE.

Vu :

*Le Président de la Thèse :*

C. PERREAU.

Vu et permis d'imprimer :

*Le Recteur de l'Académie de Paris,*

P. APPELL.

---

## BIBLIOGRAPHIE

---

### I<sup>o</sup>. — OUVRAGES

- BEDIER (Joseph). — *L'effort Français* (19).
- DOUMENC (Commandant). — *Les Transports Automobiles sur le front français.*
- GINISTY (Paul). — *Histoire de la Guerre.*
- GOYNARD (RAYMOND de). — *Transport d'une Armée sur les bords du Rhin par le Chemin de fer de Czento-chow à Cologne* (1850).
- JACOMIN. — *Les Chemins de fer pendant la Guerre de 1870-71.*
- JOESTEN (Docteur). — *Histoire et organisation militaire des Chemins de fer* (traduit de l'Allemand par le lieutenant-colonel B (1906).
- LAVISSE et RAMBAUD. — *Histoire Générale.*
- LE HENAFF (Colonel) et Capitaine H. BORNECQ. — *Les Chemins de Fer et la Guerre* (Mars 1922).
- LOEFFER (Major). — *La Guerre Russo-Japonaise.*
- NADAL (J.). — *Les Chemins de Fer de l'Etat pendant la Guerre* (1921).
- NIOX (Général). — *La Grande Guerre* (1914-1918).
- SARDIER (Georges). — *Le Ravitaillement en charbon pendant la Guerre.*
- THEVENEZ (André). — *La législation et la jurisprudence des voies ferrées de 1914 à 1920.*

## II°. — THESES

- BOUDIN. — *Les Chemins de fer en temps de Guerre* (Toulouse, 1922).
- COUDER. — *De la Condition des Chemins de fer en temps de Guerre*, 1908.
- FERRAND. — *Les Réquisitions militaires*.
- TROUILLER. — *Vers un nouveau régime des Chemins de fer d'intérêt général* (Paris, 1921).

## III°. — BULLETINS, REVUES ET JOURNAUX

- Bulletins Officiels du Ministère de la Guerre*. — (N<sup>o</sup> 100<sup>1</sup> à 100<sup>8</sup> bis).
- Journal de Genève*. — Article du Colonel Feyler.
- Journal Officiel*. — (Années 1875, 1877, 1885, 1888, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919).
- Rapports de MM. Claveille et André Hesse. — Débats Parlementaires.
- Larousse Mensuel*. — Tome 3, (1914-1916).
- Moniteur Universel*. — (Années 1838 et 1842).
- Revue de Droit International Public*. — (1903) Les Chemins de fer au Transwaal.
- Revue des Deux Mondes*. — (Juin 1861).  
15 mars et 1<sup>er</sup> avril 1919, Général de Lacroix,  
Les Chemins de fer pendant la Guerre).
- Revue Générale des Chemins de Fer*. — (Livraison de guerre, Dunod et Pinat, éditeurs). M. Marcel Péschaud : les Chemins de fer pendant la Guerre (n<sup>o</sup> 14.297).
- Revue Politique et Parlementaire*. — (1911).
- Revue Militaire Générale*.
-

# TABLE DES MATIERES

---

## INTRODUCTION

---

### PREMIERE PARTIE

#### LA PREPARATION DES TRANSPORTS PAR VOIES FERREES EN TEMPS DE GUERRE

---

##### CHAPITRE I. — Aperçu historique du Rôle militaire des Chemins de fer.

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| — Campagne du Schleswig Holstein..... | 15 |
| — Guerre de Crimée.....               | 16 |
| — Campagne d'Italie.....              | 17 |
| — Guerre de Secession.....            | 19 |
| — Guerre Austro-Allemande.....        | 21 |
| — Guerre Franco-Allemande.....        | 23 |
| — Guerre Sud-Américaine.....          | 31 |
| — Guerre Russo-Japonaise.....         | 32 |

##### CHAPITRE II. — Exposé de la Législation et de l'Orga- nisation militaire des Chemins de fer fran- çais au moment de la déclaration de guerre.

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| I. — Exposé chronologique de la Législation..                    | 36 |
| II. — Organisation militaire des Chemins de<br>fer français..... | 48 |

|                                                                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Dispositions préparatoires du temps de paix..                                                                         | 49 |
| Organisation en temps de guerre (Réseau de l'Intérieur. — Réseau des Armées. — Système rémunération des Réseaux)..... | 58 |

\*\*\*

## DEUXIEME PARTIE

### L'EFFORT FOURNI PAR LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LA GUERRE 1914-1919

#### CHAPITRE I. — L'Effort militaire.

|                                                                                                                                                                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Les mesures préparatoires. — Les transports de couverture, de mobilisation et de concentration. — Les transports de concentration anglais .....                                                                | 77  |
| Les transports nécessités par les opérations pendant les premiers mois de la Guerre. — <i>Le repli.</i> — <i>La bataille de la Marne.</i> — <i>La Course à la Mer.</i> — <i>La bataille des Flandres</i> ..... | 87  |
| La stabilisation du front et les opérations locales ( <i>Champagne, Eparges, Hartmannsvillerkopf</i> ) .....                                                                                                   | 97  |
| Les batailles d'Artois et de Champagne. — L'hiver 1915-1916.....                                                                                                                                               | 102 |
| La bataille de Verdun.....                                                                                                                                                                                     | 106 |
| La bataille de la Somme et l'hiver 1916-17....                                                                                                                                                                 | 114 |
| Le repli allemand entre la Somme et l'Oise. — La bataille de l'Aisne et l'aménagement général du front.....                                                                                                    | 118 |
| Les transports de l'Armée d'Orient.....                                                                                                                                                                        | 122 |

|                                                                                                                                                                                                   |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Les transports sur le Front d'Italie.....                                                                                                                                                         | 124 |
| Les offensives allemandes du printemps 1918..                                                                                                                                                     | 126 |
| Les transports de l'Armée Américaine.....                                                                                                                                                         | 130 |
| L'échec Allemand en Champagne et les offensives Françaises victorieuses.....                                                                                                                      | 134 |
| L'Etat des Réseaux et les transports militaires après l'armistice.....                                                                                                                            | 136 |
| Les transports militaires réguliers : <i>les transports de ravitaillement. — Les transports sanitaires, les transports de permissionnaires, le Service de la Poste et des Colis postaux</i> ..... | 145 |
| Le ravitaillement en charbon et le Réseau des Chemins de fer de l'Etat.....                                                                                                                       | 155 |
| CHAPITRE II. — L'Exploitation commerciale.                                                                                                                                                        | 160 |

\*\*

## TROISIEME PARTIE

### LES CONDITIONS ET LES CONSEQUENCES

#### DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LA GUERRE 1914-1919

##### CHAPITRE I. — Les Conditions Juridiques et Economiques de l'Exploitation des Chemins de fer pendant la Guerre.

|                                                                                                                                        |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Les conditions de responsabilité des Réseaux en matière de transports commerciaux....                                                  | 171 |
| Les conditions économiques de l'Exploitation des Chemins de fer pendant la Guerre :<br><i>Situation du Personnel, le matériel, les</i> |     |

|                                                                                                                                                                                                                                                                  |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| conditions économiques générales de l'exploitation .....                                                                                                                                                                                                         | 180        |
| <b>CHAPITRE II. — Les Conséquences de l'exploitation de Guerre des Chemins de fer.</b>                                                                                                                                                                           |            |
| La crise des transports.....                                                                                                                                                                                                                                     | 199        |
| Les modifications apportées à l'organisation des Transports par voie ferrée en temps de Guerre .....                                                                                                                                                             | 209        |
| Répercussions de la Guerre sur la situation Financière des Réseaux. — ( <i>Résultats généraux. — Le « Traité Cotelle ». — Ses difficultés d'application. — Sa revision. — La situation financière des Réseaux et le nouveau régime des Chemins de fer.</i> ..... | 218        |
| <hr/>                                                                                                                                                                                                                                                            |            |
| <b>CONCLUSION .....</b>                                                                                                                                                                                                                                          | <b>241</b> |

---



